

ANEXO 1



**universidad
de león**
Facultad de Ciencias
Económicas y Empresariales

Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales
Universidad de León

Grado en Administración y Dirección de Empresas
Curso 2012 / 2013

**CONSIDERACIONES HISTÓRICAS, COMERCIALES, Y
DEMOGRÁFICAS DEL CIERRE DE LA RUTA DE LA PLATA**

**HISTORICALS CONSIDERATIONS, COMMERCIALS AND
DEMOGRAPHICS OF THE CLOSURE "LA RUTA DE LA
PLATA"**

Realizado por el alumno : DON MARIO HERNÁNDEZ GARCÍA

Tutelado por el profesor : DON JUAN JOSÉ LANERO FERNÁNDEZ

LEÓN , 09 DE JULIO DEL 2013

INDICE

(Resumen , Introducción , Objeto de estudio y Metodología se sitúan en el inicio del trabajo)

CAPITULO 1 ANTECEDENTES HISTORICOS DE LA LINEA FERREA	1-5
CAPITULO 2 LA RUTA DE LA PLATA EN TREN.....	5-36
2.1 Gijón –Sevilla.....	5-11
2.2 Plasencia –Astorga (Tramo clausurado).....	11-36
2.2.1 Algunas razones para el nacimiento del tren de la Ruta de la Plata	36
CAPITULO 3 CIERRE DE LA RUTA DE LA PLATA POR TREN.....	37-59
3.1 Repercusiones del cierre en distinto lugares	48-50
3.2 Generación de líneas de Autobús.....	50
3.3 Silos desaparecidos (Testigos del comercio).....	50-59
CAPITULO 4 ¿HAY LUGAR A LA REAPERTURA? FUNDAMENTOS EN PRO DE LA REAPERTURA.....	59-84
4.1 Estudio realizado por las Cámaras de Comercio de las zonas afectadas por la ruta de la plata.....	59-72
4.1.1 Justificación del trabajo y objetivos planteados.....	61-62
4.1.2 La ruta de la plata como eje de ``movilidad transversal´´...62	
4.1.3 Funcionalidad histórica del corredor como eje de movilidad interregional del oeste y vocación hacia el tráfico de mercancías..63	
4.1.4 Sistema Territorial con potencialidad de cohesión interregional y entre fachadas marítimas .La necesidad de evolución hacia modelos de transporte sostenible en Europa	63-65
4.1.5 Los nodos de cabecera :puertos como elementos tractores , España como plataforma logística del sur de Europa	65-68
4.1.6 Tráfico de mercancías	68-69
4.1.7 Potencialidad de tráficos.....	69-72
4.2 Estudio económico sobre la reapertura según datos del profesor Luis Aliste Hernández.....	72-79
4.2.1 Modernización de la línea Ávila-Salamanca.....	73-74
4.2.2 Renovación de la vía de los tramos Merida-Guareña , Zafra-Almendralejo.....	74

4.2.3 Inauguración de tramos de la Autovia de la Plata	74-75
4.2.4 Opciones posibles para la reapertura del tramo Astorga-Plasencia de la vía ``Ruta de la plata``	75
4.2.5 Inversiones necesarias (Astorga-Plasencia).....	75-79
4.3 Datos adicionales para la reapertura de la línea de la Ruta de la Plata llevada a cabo por el profesor D. Luis Aliste Hernández	79-83
4.4 Estudio de apertura del tramo (Salamanca-Astorga).....	83-84
CONCLUSIONES.....	84-87
BIBLIOGRAFÍA.....	87-89
ANEXO.....	89-99

ÍNDICE DE TABLAS, CUADROS, FIGURAS, Y GRÁFICOS PAGINADOS

Figura 1.1.....	2
Figura 1.2.....	3
Figura 1.3.....	4
Figura 2.1.....	7
Figura 2.2.....	7
Tabla 2.1.....	8
Figura 2.3.....	11
Figura 2.4.....	12
Figura 2.5.....	14
Tabla 2.2.....	14
Figura 2.6.....	16
Figura 2.7.....	17
Figura 2.8.....	18
Tabla 2.3.....	19
Cuadro 2.1.....	19
Figura 2.9.....	20
Figura 2.10.....	21
Tabla 2.4.....	22
Tabla 2.5.....	22
Figura 2.11.....	23
Figura 2.12.....	27

Tabla 2.6.....	29
Figura 2.13.....	31
Tabla 2.7.....	32
Tabla 2.8.....	32
Tabla 2.9.....	33
Tabala 2.10.....	33
Tabla 2.11.....	35
Figura 3.1.....	37
Figura 3.2.....	43
Figura 3.3.....	45
Figura 3.4.....	47
Figura 3.5.....	51
Figura 3.6.....	52
Figura 3.7.....	53
Tabla 3.1.....	56
Tabla 3.2.....	57
Figura 3.8.....	58
Figura 4.1.....	62
Figura 4.2.....	64
Figura 4.3.....	65
Figura 4.4.....	66
Figura 4.5.....	68
Grafico 4.1.....	69

Figura 4.6.....	70
Figura 4.7.....	71
Figura 4.8.....	72
Tabla 4.1.....	81
Figura 4.9.....	83
Figura A.1.....	90
Figura A.2.....	90

RESUMEN

En el presente trabajo tratamos de fundamentar la reapertura y el error que supuso el cierre de la Ruta de la Plata y sus consecuencias en las distintas localidades cercanas. Se empieza por encuadrar históricamente la Ruta de la Plata dando sentido a la construcción de la misma por la necesidad comercial latente en las distintas poblaciones por las que atraviesa la ruta. Más tarde nos centramos en la Ruta de la Plata vía férrea y vamos de lo general a lo particular logrando con ello una visión global necesaria para poder juzgar la línea, en lo más específico ya hacemos referencia a lo que denominamos la Ruta de la Plata original, refiriéndonos al tramo entre Plasencia y Astorga, el cual es el tramo que permanece cerrado al público, y para ello analizamos todos los alrededores a estas vías desde una perspectiva comercial como pueden ser los silos. Para ayudarnos a fundamentar su reapertura nos fijamos en tres estudios realizados a lo largo de los años: Estudio de las Cámaras de Comercio afectadas, un estudio económico basado en el Profesor Aliste y un último estudio de transporte férreo de pasajeros sobre el tramo Zamora- Salamanca.

ABSTRACT

In this Final Project Work we are trying to give a hint on the appropriateness of the reopening and the mistake about the closure of the Ruta de la Plata and the results on the different towns and villages nearby. At the beginning we provide a context for the Historical Vision of the Ruta de la Plata, we give the correct direction for the structure of the Ruta de la Plata because there are many business needs on different villages and towns in the whereabouts of route. Later on we are focusing on the railroads and we go from the general item to specific one. In order to get a global vision, it is necessary to assess the Ruta de la Plata by train, therefore we are referring to the original Ruta de la Plata (Silver Route) -this route was called Plasencia-Astorga-. The latter route mentioned remains closed for the train traffic, so we are analyzing the areas of this railway from a commercial point of view, such as the *silos* (storehouses to keep the grain, mainly wheat). We required three studies for the reopening decision in order to back up this work and idea. Some projects developed in the years are: Studies of the concerned Chambers of Commerce; economic analysis by Mr. Aliste and the last part there is a study about the route Zamora-Salamanca established according the latter's theory.

INTRODUCCIÓN

La historia del comercio debe de servir fundamentalmente para aprender de los errores del pasado. Tanto la historia de la contabilidad y del comercio son fuentes privilegiadas para conocer el desarrollo de la sociedad. Sencillamente, porque los historiadores al uso, no suelen acceder a los datos que suele manejar el historiador económico.

En tiempos del Imperio Romano, encontrándose Hispania como una de las provincias de dicho Imperio, se estableció una ruta que en algunas partes en la actualidad sobrevive y se conservan vestigios de la llamada Ruta de la Plata; esta trayectoria se conservó a lo largo de los siglos, y en un momento determinado fue utilizada para el desarrollo tanto industrial como agropecuario.

Con la llegada del ferrocarril el mismo trayecto del Imperio Romano se convirtió en trayecto ferroviario.

En el presente trabajo deseamos considerar el esplendor de la Ruta y su cierre en 1985 con las consiguientes repercusiones que tuvo. En el trabajo se puede ver reflejado el tendido de la línea férrea así como su desmantelamiento una vez acordado por el Consejo de Ministros junto a otras líneas férreas que también corrieron la misma suerte.

La intención de este trabajo es demostrar que una línea que conserva un trazado incluso en la Red de Autovías del Estado (A-66 en su gran mayoría), en un momento determinado pierde el trazado ferroviario con las repercusiones que ello conlleva tanto económicas, demográficas, comerciales y de desarrollo.

La propia movilidad de productos agropecuarios se vio interrumpida por el cierre del trazado de la Ruta de la Plata dejando en el camino el desarrollo de las poblaciones por las que atravesaba dicha Ruta, lo cual ha sido una de las externalidades más negativas del cierre de la línea. Esta situación en la mayoría de los casos es irreversible salvo la puesta de nuevo en funcionamiento de la línea que favoreciera con un modelo de línea convencional el desarrollo del comercio entre las poblaciones por las cuales atraviesa el tendido de la línea. Tras la pérdida del tendido ferroviario, otras vertientes industriales

perdieron su vida y fueron cerrando: tal es el caso de la industria textil en Béjar, las azucareras de algunos puntos, como la de Benavente, o la mera desaparición ferroviaria que, a la postre, era el único medio de transporte.

Me gustaría dejar constancia de mi agradecimiento al Tutor del Trabajo el Doctor Don Juan José Lanero Fernández, el cual ha dado luz al trabajo mediante su orientación, enseñanza y cercanía, así también como las distintas Fuentes de información destacando entre todas ellas la Asociación Ferroviaria Zamorana cuya entrevista presente en el trabajo versa sobre uno de sus destacados miembros, que junto con otras fuentes (museos históricos del ferrocarril, Asociaciones ferroviarias de distintos territorios, Congresos sobre el ferrocarril, Administraciones Públicas, testimonios particulares...) nos han ayudado a documentarnos para formular el trabajo, cabe también agradecer al equipo docente de la Universidad de León por las habilidades adquiridas en el Curso de Adaptación a Grado en Administración y Dirección de Empresas para poder desarrollar el Trabajo de Fin de Grado.

OBJETO DE ESTUDIO O DE TRABAJO

El objetivo principal que se pretende en este trabajo es la puesta en consciencia del error de la clausura de la Ruta de la Plata, es decir, lo que se pretende es que aunque el tiempo haya transcurrido la ruta no ha perdido su importancia a nivel comercial y esto con el cierre del tren entre Plasencia y Astorga hace que sea todavía más nefasto para las transacciones comerciales, por tanto lo que se desea en todo el desarrollo del trabajo es concienciar de la reapertura de dicha línea y fundamentarla mediante estudios.

Por todo ello también encuadramos históricamente la Ruta de la Plata ya que en su desarrollo ha sufrido varias modificaciones desde sus inicios bien sea por prolongaciones o desvíos del trazado original, pero en líneas generales el trazado más fiel al de la Ruta de la Plata original ha sido el tren, de ahí la importancia del estudio de esta línea, ya que tiene un peso histórico que la hace merecedora de ser objeto de estudio y apostar por ella ya que desde el inicio de las transacciones comenzó a funcionar como camino para comerciar entre las poblaciones fomentando así el desarrollo entre las mismas.

Existe una máxima o principio en este trabajo y se va rondando sobre el mismo tema transmitiendo la idea del grave error de su cierre debido a unos intereses creados que provocaron su clausura con su previa desinversión sobre la línea, siendo este hecho casi una muerte anunciada.

En el trabajo se pretende dar luz a las causas reales del cierre y cuál fue el proceso que se llevó a cabo para su cierre, ya que este no se produjo de una forma drástica porque fue un proceso de transición del transporte muy complejo en el que se fue produciendo paulatinamente hasta su cierre total.

En el trabajo se deja patente que el hecho fue multicausal, es decir, se dieron unas causas o unos intereses que en otros contextos seguramente no hicieran posibles el cierre de la línea con esto nos referimos a por ejemplo que el Banco Mundial en los años 80 recomendaba a España hacer una serie de recortes, esto junto con otras circunstancias que se dieron en los años 80 como el auge de las líneas de autobuses hicieron posible la desaparición de la ruta de la plata, pero esta idea se está clara en el desarrollo del trabajo que es una de las que se pretende transmitir.

METODOLOGÍA

Dentro de la historia del comercio español existe una línea de investigación que se ocupa de la importancia del ferrocarril en el desarrollo de España desde la mitad del s.XIX a finales del s.XX con todo lo que se desprende de su desaparición.

Se ha realizado un trabajo de archivo mediante la consulta de Hemerotecas que han sido una gran fuente de información ya que el transcurso de la historia queda registrado en las mismas, fundamentalmente en lo referente a la historia económica reciente.

La consulta de documentación histórica como pudiera ser Ordenes del Gobierno de la nación u otras de carácter legal han sido consultadas en las Administraciones Públicas las cuales llevan consigo gran carga de documentación muy útil a la hora de fundamentar una idea como puede ser la nuestra sobre el gran error del cierre de la Ruta de la Plata .

Debido a la idea que deseamos defender en el trabajo, me he puesto en contacto con varias Asociaciones que persiguen el mismo fin que este trabajo, dichas Asociaciones me han facilitado numerosa documentación y fuentes de información, llegando incluso a entrevistar a uno de sus distinguidos miembros , con la idea de saber más acerca del tema y poder dar un fundamento mas solido aún si cabe, dejando entrever que este no es un problema del pasado sino que es un problema también de nuestros días .

La dimensión comercial la hemos dado gracias a la existencia de unas construcciones llamadas Silos que son testigos in-situ de poblaciones arraigadas a su naturaleza dedicada al comercio como consecuencia del tren de la Ruta de la Plata y que han visto cómo se mermaba dicho comercio por la clausura de la Linea Ferrea Ruta de la Plata.

El grueso del trabajo se ha obtenido por informaciones dadas en su mayoría por la Asociación Ferroviaria de Zamora, la cual ha tenido a bien poner a disposición del trabajo toda la documentación necesaria .

El contenido del trabajo así como su elaboración se ha basado en un consenso entre Tutor de Trabajo y el alumno consiguiendo así dar sentido al mismo, con la orientación del Tutor ante cualquier duda que se pudiera plantear en el desarrollo del mismo .

También se han consultado manuales, en muchos casos, con opiniones o manifestaciones contradictorias por eso se ha optado siempre por una documentación oficial que siempre va a tratar datos objetivos como pueden ser por ejemplo las Revistas que toman sus datos de las Administraciones Públicas.

Los museos y diferentes congresos celebrados en pro de la reapertura de la línea también han sido de gran ayuda ya que son estos los que más interesados están en la misma y los que mas información pueden transmitir como puede ser el Museo del Ferrocarril en Madrid.

PRIMER CAPITULO:

ANTECEDENTES HISTÓRICOS DE LA LINEA FERREA

Antes de comenzar caben sentar las bases de la comunicación en España, es decir, vamos a relatar las diferentes características que sientan precedentes de lo que un día se convirtió en la Ruta de la Plata.

Para explicar el origen podemos decir que: El inicio histórico de esta ruta de comunicación es incierto. Durante el periodo protohistórico, coincidiendo con la presencia en el sur peninsular de la cultura de Tartessos, se tienen noticias de la existencia de contactos comerciales con el oeste hispano, gracias a diversos hallazgos arqueológicos, por una ruta denominada por algunos estudiosos como "Vía del Estaño" pues se supone que por ella circularía buena parte de ese metal en la Península.

En los siglos posteriores continuó siendo frecuentada, sin que se conozca el nombre concreto de ella, convirtiéndose, hasta la llegada de *Roma*, en una de las principales vías de comunicación de los pueblos hispanos junto a la denominada Vía Heraclea, que recorría todo el Levante, desde Cádiz, hasta atravesar los Pirineos.

Los autores españoles de los siglos *XVII* y *XVIII*, como *Bernabé Moreno de Vargas*, llamaban a la ruta "Vía consular" y "Vía militar", por estar convencidos de su existencia en época republicana, siendo verosímil el arreglo de la ruta preexistente para facilitar el movimiento de las tropas, dado el temprano interés mostrado por los romanos en la exploración y conquista del norte peninsular, como demuestra su primera expedición a Gallaecia en 137 a. C..

Durante la época romana la vía se mantuvo como eje fundamental de las comunicaciones tanto durante la conquista (al ser camino de acceso desde la Bética hacia el noroeste) como en época imperial. Diversas fuentes escritas describen el recorrido de la misma, entre ellas el *Itinerario de Antonino*, el cual describe el recorrido de la misma (Iter ab Emerita Asturicam) que partía de Augusta Emerita (Mérida), capital de la provincia Lusitania, para finalizar en Asturica Augusta (Astorga), capital del Convento Asturicense y una de las principales ciudades de la provincia

Tarraconense. En su camino atravesaba diversos núcleos como Bedunia (San Martín de Torres), Brigeo (Castro Gonzalo), Ocelo Durii (Villalazan, provincia de Zamora), Salmantica (Salamanca), Caparra o Norba Caesarina (Cáceres).

Podríamos analizar también la etimología acerca de la ruta de plata y podríamos decir que nunca se ha comercializado con plata por esta vía ya que todo se debe a una degeneración en las palabras que ha derivado en lo que hoy conocemos como Ruta de la Plata, es decir, en época andalusí a esta ruta se le denominó al-balat (camino empedrado)



Figura1.1 Fuente : *Consejería de Turismo de la Junta de Extremadura . Paso de la ruta por Extremadura.*

Antonio de Nebrija y Cristobal Colón ya se refirieron a ella como La plata y *Argentea vulgo dicitur* respectivamente, pero ésta es solo una de los puntos de vista acerca de su origen porque luego existen más orígenes que podemos relatar, esto es, que existe otra versión acerca de la etimología de La Ruta de la Plata, es que pudiera proceder de un tardío "*Vía Delapidata*", a pesar de que plantea algunos problemas como la ausencia en esta calzada de verdaderas sílices o *lapides*, es decir, empedrado, que no era lo usual en las calzadas en sus recorridos no urbanos.

En la evolución de la Ruta de la Plata podemos decir que conforme a la evolución de los cristianos (Conquista Cristiana) esta ruta se convirtió en una de las más importantes, ya que desde el sur era uno de los caminos de peregrinaje hacia Santiago de Compostela con lo que esto sería una incentivo para que la ruta se

convirtiera en una de los caminos con más afluencia en importancia del lado occidental de la península, cabe destacar la importancia de Astorga. La creación de comunicaciones radiales en el siglo XVIII restó importancia a esta vía, recuperando el esplendor durante el siglo XX, en este periodo con la creación de la carretera N-630 vemos como la afluencia por dicha carretera de viajeros y mercancía vuelve a dar vida al trazado de la Vía de la Plata, hay que dejar claro que la N-630, no sigue al detalle la originaria Ruta de la Plata, es decir, que existen varios tramos de la carretera que no corresponden con la antigua Ruta de la Plata.

Podemos citar que en esa época contemporánea se hicieron varios cambios de la ruta de plata, por ejemplo, la ruta ya no acabaría en Astorga, sino que acabaría en Gijón, esto dejaría fuera de la ruta a Astorga ya que por criterios de importancia según la autoridades competentes la ruta pasaría por León terminando así en Gijón. Por el sur tenemos que la ruta se ampliaría hasta Sevilla, sufriendo así una prolongación por parte de la ruta.

A continuación vamos a ver en imágenes la evolución de la Ruta de la Plata:

Ruta de la Plata original



Sistema de comunicaciones de Hispania:



Figura 1.2 Fuente: *Enciclopedia Plaza & Janes*, 1995.

En concreto podemos decir que la construcción de la ruta ya consolidada data del siglo II con Augusto, los romanos se encargaron de construir las calzadas de unos 11 metros de ancho y un metro de profundidad, muros de contención y los famosos miliarios. Los miliarios servían para conocer la distancia recorrida y la zona de descanso

más cercana. Algunos cuentan también con información como el año de su construcción o el emperador que reinaba por aquel entonces.

Más tarde en la Edad Media el uso pasó a ser de los Árabes y de los Cristianos, en esta época no es necesario ilustrar lo comentado puesto que se mantiene su trazado original.

En la época contemporánea con la creación de la N-630, que más adelante se convertiría en la Autovía de la Ruta de la Plata A-66 y que a continuación fundamentamos con el siguiente croquis y que además sirve como alternativa a la vía de locomoción que a continuación veremos en algunos tramos y en otros como Astorga –Plasencia es la única vía de locomoción junto con la N-630.



Figura 1.3 Fuente: *Ministerio de Fomento. Mapa oficial de carreteras, 2013.*

Una vez estudiado lo que inspiró al trazado de la línea férrea de la Ruta de la Plata, vamos a céntranos en ella consiguiendo así un análisis más exhaustivo.

Por eso vamos a ir de lo general a lo particular empezando por la Ruta de la Plata en general desde Gijón hasta Sevilla y luego más adelante nos centraremos en la parte de la ruta que esta sin uso que correspondiente desde Plasencia hasta Astorga , ya que entre estos dos puntos no existe línea férrea correspondiente a la Ruta de la Plata , en el caso de Astorga podemos ir hasta León en tren y luego allí hacer un transbordo para dirigirnos a León , y en el caso de Plasencia vamos a tener un empalme a escasos 10 kms en Malpartida para dirigirnos hacía Sevilla , estos dos extremos de la Ruta de la Plata son los únicos que se encuentran en uso en la actualidad , por esta justificación procederemos a concretizar nuestro estudio en Plasencia – León más adelante.

CAPITULO 2 :

LA RUTA DE LA PLATA EN TREN

En esta fase vamos a empezar desde lo general hasta lo particular para que así podamos ir luego al detalle de lo que vamos a tratar en el grueso del trabajo , esto nos ayudara a comprender mejor el objeto de estudio .

2.1 Gijón-Sevilla (Tramo Completo)

El Tren "Ruta de la Plata" comenzó sus servicios el 24 de Noviembre de 1969. Fue concebido como un Tren de calidad, con el fin de unir las Ciudades de Sevilla y Gijón por su trazado más directo; es decir, siguiendo el recorrido de la legendaria *Vía de laPlata*.

Se dice que ningún otro Tren en España había despertado tanta expectación hasta la fecha, como el "Ruta de la Plata". Su anuncio e inclusión en los Itinerarios, supuso una respuesta inesperada, y debido a la gran demanda que originó, se tuvo que iniciar este servicio antes de lo previsto.

Según la crónica para la revista "Vía Libre" de D. Miguel Cano López-Luzzati, el día 24 de Noviembre de 1969, a las 7:00 de la mañana, partía de Sevilla la doble

composición de TAF (9523 y 9528, que se habían modernizado en Zaragoza), conducida por los Maquinistas Ángel Fernández Álvarez, Manuel Alarcón Pellissó y Alejandro González García.

En su parada en Cáceres fue recibido por las Autoridades de la Provincia, amenizando la llegada una Banda de Música, a la vez que el personal de servicio del Tren recibía regalos. Consta además que ya desde el viaje Inaugural, el nuevo servicio contaba con Restaurante, aunque en su primer viaje, el menú fue a base de platos fríos. En Salamanca tenía prescrita una parada de 15 minutos, en los que se aprovechaba para el repostaje del Tren. Por aquel entonces se estaba efectuando el montaje de la Señalización eléctrica en varias Estaciones, sustituyendo así las antiguas Señalizaciones mecánicas. Sin embargo, el estado de la Vía en varios Tramos era de mala calidad, y aunque algunos kilómetros de Línea fueron renovados, muchos de ellos se mantuvieron una precaria conservación hasta el cierre producido en 1985.

Este servicio ferroviario que cubría un total de 918 Kilómetros, fue atendido posteriormente con trenes TER y tuvo siempre una gran aceptación. Los ferroviarios y mucha gente de la época recuerdan con nostalgia este magnífico servicio, en el que era imprescindible obtener los billetes con antelación debido a la gran demanda que siempre tuvo. Sin embargo, estas y otras razones no tuvieron suficiente *peso* en su momento, y se cerró la Línea por ser "poco rentable". Parece que nadie recuerda sin embargo, que la velocidad comercial de los Trenes en sus últimos tiempos de funcionamiento era de 50 Km/h. dado que la Vía en muchos tramos estaba en unas condiciones lamentables, y se llevaba mucho tiempo sin efectuar mantenimiento ni reparaciones en la Infraestructura. Estas velocidades tan poco competitivas, unido al descarado recorte de servicios, hundieron a esta Línea que sin duda, a muchas personas interesadas les molestaba. El resto, (hacer un informe para manifestar de que esta Línea era deficitaria) fue de lo más sencillo.

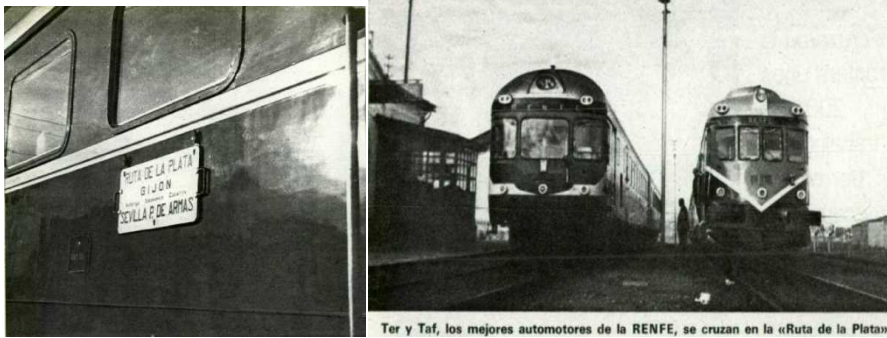


Figura 2.1

Fotografías tomadas del periódico *El Correo de Zamora* del 27 noviembre de 1969.

Como curiosidad, añadir que a finales de los años 70, se comenzaban a oír rumores de cierre de la Línea; rumores que se aplacaron inmediatamente por parte de Renfe, saliendo al paso de estas afirmaciones incluso en la Prensa, que paradójicamente anunciaban refuerzo en los servicios, como así ocurrió. Tal era la demanda, pero alguna gente estaba ya al "acecho".

En el territorio español el tren de la Ruta de la Plata se planteó de la siguiente manera:



Figura 2.2 Fuente: *Elaboración propia*

Por las principales capitales de provincia circulaba de norte a sur vertebrando así el territorio nacional, para ser más concretos podemos señalar los horarios que tenía el

tren que hacea la ruta completa ya que luego había trenes que desarrollaban rutas intermedias, y los horarios de la ruta completa son los siguientes:

Sevilla-Mérida-Cáceres-Salamanca-Zamora-Astorga-León-Oviedo-Gijón T 12

Identificación del tren			TER 577		Identificación del tren			TER 578	
Prestaciones Plaza asientosCama o LiteraRestauración Kms.....Particularidades			1-2 Rest (*)		Prestaciones Plaza asientosCama o LiteraRestauración Kms.....Particularidades			1-2 Rest (*)	
0	SEVILLA-P-ARMÁS	7.10		0	Gijón S.	6.15			
35	Los rosales	7.38		32	OVIEDO	6.51			
84	Cazalla y Constantina	8.27		51	Mieres	7.12			
134	Llerena	9.16		56	Ujo	7.20			
174	Zafra	9.55		63	Pola de Lena	7.28			
196	V. de los Barros	10.18		146	La Robla	9.27			
210	Almendralejo	10.27		172	LEÓN	9.54			
241	Mérida	10.55		224	Astorga	10.30			
344	Cáceres	11.58		245	La Bañeza	10.46			
361	Cañaveral	12.40		285	Benavente	11.16			
393	Palazuelo-Empalme	13.30		343	ZAMORA	12.20			
410	Plasencia	13.47		409	SALAMANCA	13.31			
449	Hervás	14.28		466	Guijuelo	14.23			
469	Béjar	14.53		496	Béjar	14.52			
490	Guijuelo	15.21		516	Hervás	15.12			
556	SALAMANCA	16.33		555	Plasencia	15.46			
622	ZAMORA	17.33		572	Palazuelos-Empalme	16.03			
680	Benavente	18.36		604	Cañaveral	16.31			
719	La Bañeza	19.06		651	CÁCERES	17.15			
741	Astorga	19.25		724	Mérida	18.15			
793	LEÓN	20.03		755	Almendralejo	18.42			
819	La robla	20.24		769	V. de los barros	18.54			
902	Pola de Lena	22.09		791	Zafra	19.19			
909	Ujo	22.18		831	Llerena	19.59			
914	Mieres	22.26		851	Cazalla y Constantina	20.47			
933	OVIEDO	22.59		930	Los Rosales	21.37			
965	Gijón Ll.	23.36		965	SEVILLA-P. Armás Ll.	22.05			

Tabla 2.1 (*): Suplemento TER Fuente: Renfe.

Un ejemplo de cómo transcurría ésta línea es uno de los testimonios que esta publicado en ABC Sevilla 26 de noviembre 1969 por parte de Miguel Cano López-Luzatti y narra el viaje de Sevilla-Gijón. Ningún otro tren ha originado tanto interés en la prensa con el solo anuncio de la marcha en los itinerarios de Renfe. Hasta tal punto ha sido el interés, que hubo de adelantarse su puesta en servicio al mes de noviembre. Y el autor del artículo del diario ABC lo narra de la siguiente manera:

``A las siete de la mañana, del día 24 de noviembre de 1969, la flamante composición 9523-9538, recién modernizada en Zaragoza, se disponía a emprender el primer viaje de este itinerario, conducida por los maquinistas Don Ángel Fernández Álvarez, Don Manuel Alarcón Pellissó y el Jefe de Maquinistas Don Alejandro González García. El día lluvioso, no fue obstáculo para que se cumpliera el horario puntualmente, cosa que hicieron notar los treinta viajeros que salieron de Sevilla en este nuevo servicio que permite desplazarse por la parte oeste de la Península en tiempos más que razonables. La llegada a Mérida supuso la primera de las seis inversiones de marcha que han de realizarse a lo largo del viaje, siendo las restantes en Cáceres, Arroyo, Palazuelo, Astorga y León. La acogida más cálida, tal vez, fue la de Cáceres, en donde se encontraban para recibir al convoy, además de las autoridades, muchos vecinos y una banda de música que con sus alegres pasacalles Pastelería pusieron una nota de alegre bienvenida en los andenes.

Cruzando las tierras cacereñas, tenemos que hacer mención especial a la nueva variante efectuada tanto de la vía férrea como de la N-630 como consecuencia del embalse del río Tajo en la presa de Alcántara. Por primera vez en España, un mismo puente sirve para la circulación de vehículos y trenes, en dos niveles diferentes; mientras los vehículos circulan por la superior al aire libre en una magnífica carretera, los trenes lo hacen por la inferior en tramos totalmente cerrados y que salvan los ríos Almonte y Tajo sobre vigas de hormigón pretensado de 85 metros entre pilares.

Cercano el límite de provincia, comenzamos una ascensión por los espectaculares paisajes de Hervás y Baños, que amenizan el momento de la comida, servida a base de platos fríos en este viaje, a la espera de observar la demanda de viajeros y poder ofrecer por parte de la Compañía de Coches Cama una serie de menús adecuados.

Casi sin darnos cuenta llegamos a Salamanca. Aquí se tiene prevista una parada de 10 minutos para el aprovisionamiento de los tanques de combustible, que se realiza rápida y limpiamente por medio de dos mangueras colocadas estratégicamente en el andén y que suministran al TAF parte de los dos mil litros de gas-oil que gastara en este viaje de 918 kilómetros.

Salimos a la puntual hora y nos adentramos en las inmensas llanuras de Castilla y de camino hacia Astorga, tomando la dirección a León, circulando en este tramo a 120 Km. a la hora por unas vías impecables y bajo una línea electrificada. A la llegada nos espera el relevo del equipo humano, tomando los mandos los maquinistas Don José Rodríguez y Don Federico de la Rosa, al mando del Jefe Don José Calvo.

Cruzamos el incommensurable paisaje de los montes astures y descendemos raudos hacia la costa, entrando puntualmente, a la hora prevista, 23,20 de la noche en la estación de Gijón, sin ninguna incidencia en el viaje, después de 16 horas.

El mar Cantábrico y el río Guadalquivir a partir de hoy están más cerca y esperamos que en el futuro y debido al arreglo que se está efectuando en muchos tramos de este trayecto, se acorte en varias horas y este nuevo tren contribuya a fomentar los intercambios entre provincias y ciudades tan lejanas en lo físico, pero sin embargo unidas espiritualmente y que hasta hoy no contaban con enlace directo.´´(Cano López-Luzatti, 26 noviembre de 1967)

Cabe recordar que el anterior trayecto se encuadra dentro de una expansión ferroviaria peninsular que se llevó a cabo a partir de la primera línea Barcelona-Mataró (1848) .y a continuación podemos ver un mapa de cómo evolucionó dicha expansión a lo largo de la geografía española



Figura 2.3 Fuente: *Ministerio de Infraestructuras. Red de Ferrocarriles S.XIX*

Una vez descrita la línea en general vamos al tramo clausurado Plasencia –Astorga.

2.2 PLASENCIA-ASTORGA (TRAMO CLAUSURADO)

La sección de Zamora a Astorga por Benavente, fue incluida en una agrupación de líneas contemplada por la Ley de 2 de julio de 1870, signada por Serrano, siendo Ministro de Fomento José de Echegaray, constituyendo el inicio de actuaciones legislativas, dentro de un tramo del que luego sería el ferrocarril de Plasencia a Astorga. La ley mencionada contemplaba sacar a pública subasta la sección Zamora a Astorga, concediendo un auxilio no superior a 60.000 pts/km, pagaderas en metálico o en su equivalente en obligaciones de ferrocarriles. Indicando que la subasta sería inmediata en aquellas que sus proyectos estuvieran aprobados y las restantes que no dispusieran de proyecto, se estudiarían de inmediato, bien por cuenta del Estado o de particulares. En las condiciones en que se aplicaría el abono de las obras al concesionario se especificó, que por cada trozo o sección de línea se aplicarían tres plazos de pago y por grupos de cada cuatro kilómetros, de la siguiente forma:

- 1) Pago, cuando la explanación y obras de fábrica se encontraran terminadas
- 2) pago, cuando esté sentado el material fijo de la vía y apartaderos
- 3) pago, después de abierto a la explotación, con el material móvil y los edificios correspondientes

Esta ley no tuvo efectos en la sección de Zamora a Astorga por Benavente, puesto que como seguidamente indicamos, formó parte del proyecto de Ley presentado por el Gobierno a las Cortes, en virtud de la R.O. de 20 de Mayo de 1882.



Figura 2.4 *Título de la Compañía del Ferrocarril del Oeste de España.* Fuente: Compañía del Oeste.

La construcción por la Compañía del Madrid a Cáceres y Portugal (MCP) de la sección de Malpartida de Plasencia a Cáceres, requería una solución de continuidad mediante el establecimiento de una línea transversal, paralela a la frontera portuguesa. La R.O. de 20 de mayo de 1882 autorizó al Ministro de Fomento a presentar a las Cortes un proyecto de Ley que contemplara un ferrocarril que enlazando con el de Madrid a Malpartida de Cáceres o desde este punto pase por Béjar, Salamanca, Zamora, Benavente y Astorga, enlace en este último punto con la línea de Palencia a Ponferrada.

Elevada la solicitud a las Cortes en la fecha indicada anteriormente, contemplando la propuesta del Proyecto de Ley de Línea Transversal, apoyada en el enlace directo de Cádiz a Gijón sobre un trayecto de 1.132 kms al contemplar los ferrocarriles que se encontraban en parte construidos.

Se contempló la agrupación de:

- a) Mérida a Malpartida de Plasencia
- b) Malpartida de Plasencia a Salamanca
- c) Salamanca a Zamora
- d) Zamora a Astorga por Benavente
- e) Astorga a León (en la línea de Palencia a Ponferrada)
- f) León a Gijón

En el Proyecto de Ley se solicitaba, para completar las concesiones que estaban por resolver y para las ya concedidas, habilitar una sola concesión entre Malpartida de Plasencia y Astorga ,de 345 kms refundiendo en una sola, agrupando en este caso únicamente las marcadas con a), c) y d), declarando estas líneas como de carácter general y autorizar al Gobierno para adjudicarlas mediante subasta pública y a concederles la subvención de 60.000 pesetas/Km y la exención de los aranceles aduaneros en los diez primeros años de la explotación. (*Gaceta de Madrid*, 25.05.1882).

El Gobierno fue autorizado por la Ley Especial de 13 de agosto de 1882, donde en su artículo 2º ordenaba la subasta de la concesión de una línea que enlazando con la de Malpartida de Plasencia, pasando por Béjar, Salamanca, Zamora y Benavente empalme en Astorga, con la línea de Palencia a Ponferrada.

Con dicho motivo el MCP presentó al Gobierno, el 27 de noviembre de 1882, el estudio de la línea de Malpartida de Plasencia a Salamanca, Zamora y Astorga, solicitando la concesión, que pasó a información pública por orden del 5 de diciembre de 1882, con el objeto de recabar otras concurrencias que lo mejoraran (*Gaceta de Madrid* 08.12.1882). Siendo aprobado el proyecto el 23 de marzo de 1884. Esta era una de las líneas incluidas en la Ley General de Ferrocarriles de 23 de noviembre de 1877. La intención final era enlazar con la línea de Palencia a La Coruña

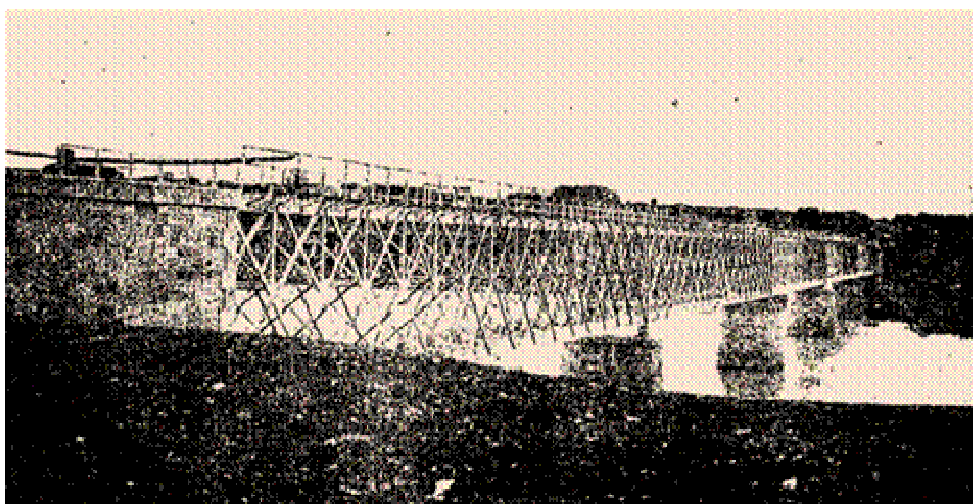


Figura 2.5: *Puente sobre el Duero – Revista de Obras Pública , 1896*

La subasta se señaló por la R.O. de 27 de febrero de 1888, para el 1 de junio del mismo año (Gaceta de Madrid, 29.02.1888). El concesionario debería ejecutar las obras en el plazo de cuatro años, y aceptar las condiciones particulares de la concesión aprobadas por la R.O. de 28 de marzo de 1884 y, depositar una fianza de 4.231.199 pesetas que representaba el 5 % del valor de las obras que ascendían a 84.623.980 pesetas.

En este caso el material móvil exigido en las condiciones particulares de la concesión se cifró en:

Cantidad	Tipo de vehículo
35	Locomotoras con tender
20	Coches de viajeros de 1ª clase
30	Coches de viajeros de 2ª clase
45	Coches de viajeros de 3ª clase
8	Coches de viajeros mixtos de 1ª y 2ª clase
10	Coches de viajeros mixtos de 2ª y 3ª clase
590	Vagones de varios tipos

Tabla2.2: Fuente *Ministerio de Infraestructuras.*(la R.O. de 28 de marzo de 1884)

La subasta de la línea entre Plasencia y Astorga se celebró el 1 de junio de 1888 y se concedió por la R.O. de 12 de junio de 1888 (*Gaceta de Madrid*, 16.06.1888), a Ramón María Lobo persona vinculada con el MCP, que aceptó el pliego de condiciones el 13 de febrero de 1888, donde entre otras, otorgaban al concesionario una subvención de 20.891.651 pesetas. Ramón María Lobo transfirió sus derechos a la nueva compañía creada al efecto, en 1888, con el nombre de *Compañía de los Caminos de Hierro del Oeste de España*, la cual inició lentamente su construcción ante la falta de apoyos financieros, siendo representada esta última, en el acto de transferencia por Juan Rozpide, elevando a escritura pública el 2 de junio de 1888 ante el notario de Madrid Vicente Callejo Sanz, quedando subrogada la concesión, con sus derechos y deberes, de Ramón María Lobo a la sociedad de los Ferrocarriles del Oeste de España autorizada por la R.O. de 26 de junio de 1888 (*Gaceta de Madrid*, 29.06.1888).

Esta línea de Plasencia a Astorga por Béjar y Salamanca, de 347 kms, se concedió, como hemos indicado, con una subvención de 20.891.652 pts, lo que representaba aproximadamente 60.000 pts/km (*Revista Minera*, 1893: 55). El capital inicial fue de 22.000.000 pts de las que en 1893 solo había desembolsado 11.000.000 pts. Emitiendo 125.000 obligaciones al 4 %, por un nominal de 65.500.000 pts, de las que en 1889 solo se llevaban negociadas 64.000 por un valor de 32.000.000 pts. Esta compañía llegó a formar parte del “Gran Central Español”.

En el tramo de Zamora a Astorga por Benavente, existió un proyecto de ferrocarril entre Medina del Campo a Benavente, contemplado como ferrocarril directo soslayando el paso por Zamora de la línea de Madrid a Medina del Campo por Segovia, en cuyo caso lo único que conocemos es una autorización al Gobierno para otorgar un ferrocarril de Medina del Campo a Benavente por Villalpando, a Manuel Bellido González para la construcción y explotación mediante vía normal, siendo declarado de utilidad pública y autorizado por la R.O. de 7 de marzo de 1902 (*Gaceta de Madrid*, 09.03.1902), esta línea nunca se llevó a cabo, por lo que suponemos que la concesión entraría en caducidad.



Figura 2.6 Puente sobre el Duero, PK 227, de seis tramos metálicos. Fuente : *El Correo de Zamora*

Otra de las líneas de enlace en esta zona se contempla en la R.O. de 25 de julio de 1896, concedió a Julián Fernández Suarez, por 99 años sin subvención del Estado, el ferrocarril de vía ancha de Benavente, que desde la línea de Malpartida de Plasencia a Astorga , termine en León (RIVF. 10.08.1896)

La concesionaria del Ferrocarril de Plasencia a Astorga por Salamanca y Béjar, suspendió pagos en febrero de 1893 (Revista Ilustrada de Vías Férreas, año 1893). El convenio de la suspensión, estaba en manos del Juzgado de La Latina, de Madrid, convocó el 2 de marzo de 1893 a los acreedores para que se adhieran al convenio de la suspensión de pagos de la compañía (Gaceta Ilustrada de Vías Férreas, 01.05.1893). Hasta el 31 de diciembre de 1893, se llevaban invertidas por Oeste de España un total de 52.889.603,70 pts (RIVF, 25.03.1894). Es significativo el comentario de la Revista Minera sobre este tipo de promociones ferroviarias de dudosa rentabilidad “... El fracaso de esta compañía es una prueba más de que, ha pasado la época de intentar establecer ferrocarriles que no tengan sentido común, sin que fuera oportuno hacerse, por más que se quieran apoyar en las subvenciones y en la influencia oficial de los hombres públicos que por su interés personal las amparen.....”



Figura 2.7, Fuente: Hervás, foto Grupo Vapor Zamora

Entre las obligaciones del convenio con los acreedores de la sociedad, en lo que respecta a la línea de Plasencia a Astorga perteneciente a la compañía de los Ferrocarriles del Oeste de España, figuraba la cesión durante 10 años del 50 % del aumento de los productos líquidos de la explotación, sobre el término medio de los años 1889 a 1892, que ascendió a 710.471,10 pts, hasta un máximo de 300.000 pts anuales, entrando en vigor el 1º de enero de 1897, primer ejercicio de explotación de la totalidad de la línea de Plasencia a Astorga. El total abonado por este concepto en los diez años de vigencia del convenio, entre 1897 y 1903 ascendió a 2.541.030,02 pesetas. Dejando de figurar las aportaciones en el balance de 1906 (GCH, 16.07.1907).

Finalmente se cedió la explotación de las líneas del MCP y la construcción del Plasencia a Astorga a la nueva empresa denominada *Compañía de la explotación de los ferrocarriles de Madrid a Cáceres y Portugal y del Oeste de España*.

La obra se inició bajo la dirección de los ingenieros Felipe y Mauricio Bunau, no sin dificultades por la orografía del terreno en alguna de sus secciones, siendo las obras de fábrica más importantes un túnel en Béjar y el viaducto sobre el Jerte. La contrata de las obras adjudicadas a Duparchy, Bartissol y Legerse & Cia, habilitó en la estación de Zamora el depósito de materiales y centro de operaciones del constructor de la línea.



Figura2.8: Estación de Plasencia. Fondo: Grupo Vapor Zamora

A partir de mediados de 1894, se iniciaron los trabajos, con extensos movimientos de tierras, la construcción de 630 ml de túnel, de los que 546 correspondían al de Zamora, 34 al de Peleas y 50 al túnel del Canalizo. Siendo muy importantes los puentes metálicos cuya extensión superó los 760 ml

Según la *Revista de Obras Públicas* nº 1 del año 1896, se citan actuaciones para establecer las siguientes obras, en ejecución aquel año:

unidades	descripción
12	Estaciones de 4ª clase
3	Estaciones de 3ª clase
3	Estaciones de clase especial
182	Casas de guarda
258	Pasos a nivel
437.000	M3 de balasto
138	Cambios y cruzamientos

63	Placas para vagones
1	Puente giratorio

Tabla 2.2.7 Fuente : *El Correo de Zamora , Revista Obras Públicas*

nº1 de 1896.

En el nº 16 de la *Revista de Obras Públicas* de aquel mismo año se manifiesta que los 162 Kms la primera localidad y Salamanca (aproximadamente la mitad de la línea) se encontraban prácticamente terminados, entrando en servicio el 15 de abril de 1896. Contemplando en el Pk 252 de la línea, el enlace con la de Madrid a Malpartida. La finalización de los trabajos en las secciones entre Plasencia y Béjar iniciados en 1894, permitió el inicio de circulaciones en la sección entre Béjar y Salamanca, terminada en febrero de 1896 y puesta en servicio el 21 de julio del mismo año.

Para ver como se formuló la compañía podemos resumirlo en el siguiente croquis.



Cuadro 2.1 Fuente: *Elaboración propia. La cronología es de las compañías.*

El trazado atravesaba el Puerto de Béjar y la divisoria de las cuencas del Tajo y del Duero, con obras de fábrica como el viaducto del Berrocalillo y varios puentes metálicos sobre el Jerte, Arubroz, Cuerpo de Hombre, Hervás, Baños de Montemayor, Alhandiga, y Tormes, este último soportado sobre varias pilas, desarrollado con una longitud de 300 ml.

La línea contaba con 26 estaciones, de talleres generales en Salamanca y de depósitos en Plasencia, Astorga, Zamora, Béjar y Benavente. Recibiendo la compañía 60.000 pts/km, aproximadamente una cuarta parte del presupuesto de construcción. Como derivación de la empresa matriz el ferrocarril de MCP, y ante las dificultades económicas de este, se vio obligada a suspender pagos en 1893.



Figura 2.9: Béjar, puente del ferrocarril, postal comercial. Fondo: Miguel Diago Arcusa

La línea entre Plasencia y Astorga, en su primera sección entre Plasencia, Béjar y Salamanca, partía de la estación de Plasencia-Empalme, situada en el PK 252 de la línea de Madrid a Malpartida, la aguja de partida se situaba a 900 ml de la estación de Plasencia-Empalme, en el lugar denominado Cruz de los Cordeles, la línea salvaba la divisoria de las cuencas del Jerte y del Tajo, cruzando el Jerte una vez atravesada la población de Plasencia, hasta alcanzar en Villar la divisoria del Jerte y del Ambroz, sigue por Hervás y por los Baño de Montemayor hasta alcanzar el Puerto de Béjar, a 900 ml de altura, ganado un desnivel de 450 ml en los 24 kms de línea entre las estaciones de Segura y del Puerto de Béjar, con un rampa continua de 20 milésimas. Alcanza Béjar en el Pk 76 de la línea, de la que sale mediante un túnel de 390 ml, cruza el rio Cuerpo de Hombre, donde se inicia el tramo en el que se vence de divisoria del Tajo y Duero en la estación de Fuentes.

Desde allí el trazado se eleva hasta alcanzar los 1.024 ml de altura en Guijuelo (Pk 105), desde donde desciende por el margen del Alhandiga que cruza en el Pk 120, ciñéndose a la izquierda de la margen del Tormes, hasta llegar al Pk 139, junto a Alba de Tormes, desde donde desciende hasta Salamanca. Donde pueda enlazar con las líneas de Medina del Campo a Salamanca, Salamanca a la frontera de Portugal y Ávila a Salamanca. Esta sección requirió importantes obras entre ellas, el viaducto de fábrica del Berrocadillo, y los puentes metálicos de los ríos Jerte, Ambroz, Cuerpo de Hombre, Alhandiga y Tormes, este último de 300 ml en seis tramos.



Figura2.10 Béjar, puente de San Albin, postal comercial. Fondo: Miguel Diago Arcusa

La sección entre Salamanca y Astorga, partía de Salamanca en el PK 162 a una altura sobre el nivel del mar de 820 ml. Los distintos pontones y puentes de esta sección, se detallan en el siguiente cuadro:

Pk	identificación	Longitud ml	características
171,100	Arroyo de San Cristóbal	10	metálico
176,500	Arroyo de la Negrilla	10	metálico
182,000	Rio Huelmás	35	metálico
190,800	Arroyo de Ircala	10	metálico
194,500	Rio San Cristóbal	20	metálico
227,000	Rio Duero	300	6 tramos metálicos
237,000	Arroyo de Cubillos	10	metálico
281,000	Viaducto del Esla	250	metálico
294,300	Rio Gandara	35	metálico
317,000	Rio Orbigo	102	metálico
326,800	Rio Duerna	1 x 60 + 1 x 15	metálico

341,200	Rio Bambibre	15	metálico
346,000	Arroyo Turiezo	5	metálico

Tabla 2.4: Reelaborado sobre datos de la *Revista de Obras Públicas*, 1896, nº 25 paginas 339/432.

El trayecto iniciado en Salamanca, concluía en el Pk 347,400, a una cota de 859 metros sobre el nivel del mar, donde enlaza con la línea del noroeste de León a Ponferrada.

Inauguración de los tramos:

Tramo	Kilómetros	fecha
Plasencia a Hervás	55,70	26 julio 1893
Hervás a Béjar	20,00	26 julio 1893
Béjar a Salamanca	86,70	31 marzo 1896
Salamanca a Astorga	183,60	9 julio 1896
TOTAL	347,00	

Tabla 2.5 Fuente: *Revista de Obras Públicas* , 1896 ,nº 27.

La línea inaugurada empleó el material del MCP, circulando sobre un perfil excesivamente pegado al terreno, por falta de obras de fábrica al buscar la economía en su construcción, únicamente se construyeron seis túneles, siendo el tramo más difícil de la línea los 20 kms entre Plasencia y Béjar con una rampa continua de 20 milésimas.

La inauguración oficial tuvo lugar el 21 de junio de 1886 (BOP nº 25 de 1896), contemplando la totalidad de 347 kms, en presencia del Ministro de Fomento junto con otras autoridades, acompañados por el Director de la explotación Sr. Boix. Los gastos de establecimiento del ferrocarril ascendieron a 84.623.973 pts de los que el Gobierno, en concepto de subvención aportó la cuarta parte.

La línea de Plasencia a Astorga, cuyos productos líquidos de 1.128.807,31 pts , en 1904, pasaron a 1.524.915,74, en 1905, se distribuyeron según el convenio con los 17.027 obligacionistas, a razón de un 18,12 % sobre el mencionado producto líquido y el 81,88 % pasó al servicio de intereses y amortización del préstamo de la Compañía de Explotación de los FFCC de MCP, aplicando un sobrante de 479.619,95 pts a retribuir a las acciones privilegiadas (GCH, 24.08.1906).

Del excedente de ingresos sobre gastos del MCP, que ascendió a 1.851.842,09 pesetas , se destinaron 471.530,35 pts a cubrir las 300.000 pts por convenio con los acreedores de la de Plasencia a Astorga y 171.530,35 pesetas a la Compañía de Explotación, por su participación progresiva del 11 % sobre los productos líquidos, según el contrato (GCH, 16.07.1907).

Los productos líquidos se distribuyeron de acuerdo con el convenio celebrado con los acreedores de la explotación de la línea Plasencia a Astorga, destinando el 18,12 % (305.618,70 pts) a la hipoteca de las 17.027 obligaciones con ayuntamientos, con el 81,88 % restante se pagaron los intereses y amortizaciones de los gastos de primer establecimiento y el remanente de 586.968,73 pts se empleó en atender las obligaciones privilegiadas entre los cupones de octubre de 1911 y abril de 1912 (GCH, 24.06.1912). Los gastos contra la cuenta de primer establecimiento en la línea de Plasencia a Astorga ascendieron a 44.998,07 pts. En ese mismo ejercicio la Diputación Provincial de Zamora liquidaron 16.000 pts a cuenta de la subvención comprometida en su día.



Figura2.11 fuentes: Túnel de Béjar, postal comercial. Fondo : Miguel Diago Arcusa

Con cargo a la cuenta de primer establecimiento, se incrementaron en 1917 en 167.361,03 Pts, por diversas obras, entre ellas la ampliación de vías en los muelles de la estación de La Bañeza. Ese mismo año se atendieron con 275.093,10 pts los gastos de las obligaciones en poder de los Ayuntamientos. Al igual que la Compañía de Explotación recibió los intereses y amortización de sus anticipos y se atedió a las obligaciones de la emisión de 1894.

Esta compañía presentó singularidades no solo de explotación, arrendada por un tiempo por la Compañía de Madrid a Cáceres y Portugal, sino financieras, que pasamos a resumir. Manifestando que las líneas de la Compañía de los Caminos de Hierro del Oeste de España, con 350 Kms de líneas, valorada en 100.000.000 pts aproximadamente mantuvo una contrata de explotación con la Compañía Real de Caminos Portugueses, cuyo convenio fracasó al poco tiempo de suscribirse, obligando a Oeste de España a afrontar la situación con sus acreedores. Recordemos que el capital acciones de Oeste se elevaba a 22.000.000 pts , creándose en 1888 unas 30.000 obligaciones de 500 pts al 4 % de interés anual, que fueron entregadas a los Ayuntamientos de las poblaciones que servía la línea, y otras 64.000 acciones de 500 pts al mismo interés, negociadas en la Bolsa de Paris, en el entorno de 1909, en un tiempo en el que la explotación atravesaba una cierta bonanza.

Por otra parte esta compañía recibió espléndidas subvenciones del Estado y de las Diputaciones, llegando a percibir del Estado una ayuda de 2.000.000 pts , y según el balance de 1907 quedaban pendientes de abonar 1.012.000 pts. A la Diputación de Zamora que contribuyó con 750.000 pts en 20 anualidades de 37.500 pts, tenía ese mismo año (1907) por liquidar, según el balance, 589.000 pts. Igualmente con la de Cáceres que aportó 280.000 pts, quedaban pendientes 175.000 pts , y la de Salamanca que inicialmente prometió 875.000 pts nunca las aportó, no sin un pleito en los tribunales para evitar el pago.

Oeste de España, pasó sus mayores dificultades económicas en 1893, con 17.027 obligaciones al 4 % anual en poder de los ayuntamientos y 76.751 obligaciones en manos del público, totalizando 94.000 títulos. Obligada a atender sus necesidades , creó 37.000 obligaciones de 500 pts al 4 % privilegiadas, amortizables en 92 años , a partir de 1895, quedando en 1909 unos 22.788 títulos en circulación. Lo que una vez ratificado el convenio de explotación quedaban en circulación 17.027 títulos de los

Ayuntamientos, 22.788 títulos privilegiados y otros 76.751 procedentes de los emitidos en 1888 que pasaron a segunda hipoteca.

Según el convenio con los obligacionistas, el 18,12 % de los productos de la compañía se dedicaban a cubrir los intereses y amortizaciones de las hipotecas de los Ayuntamientos, el 81,88 % restante se dedicaba a cubrir las aportaciones de la sociedad arrendataria el MCP. Quedando el saldo disponible al servicio de las 37.500 obligaciones, creadas en virtud del convenio. En resumen, en diciembre de 1907, el total de cargas por todas las obligaciones en circulación era de 3.100.000 pts. Esta situación financiera de difícil solución para una compañía cuyos ingresos anuales aumentaban a razón de 140.000 pts anuales, serian necesarios 12 años para que las obligaciones de interés variable recibieran réditos, siendo necesarias 1.500.000 pts/año para cubrir las demás obligaciones. Resultando una insuficiencia de ingresos de 100.000 pts/año. Una situación financiera que colocaba a Oeste de España en delicada y comprometida situación, a expensas de los aumentos por tráficos (GCH, 24.07.1909).

Estos datos económicos subsistían al aumentar en el balance de 1907, la cuenta de primer establecimiento en 344.452,10 pesetas, invertidas en la estación de Salamanca, encauzamiento del rio Esla y otros trabajos complementarios que ascendieron a 164,137,70 pesetas, empleando otras 180.314,40 pts a cuenta de la adquisición de 50 vagones cerrados y 30 jaulas para ganados (memoria del año 1907). Disponiendo como ingresos atípicos, dos plazos de la subvención de la Diputación de Cáceres por 37.500 pts y un plazo de la de Zamora por 21.700 pts.

En 1913 se realizaron pagos por 704.512,45 pts a cargo de la cuenta de primer establecimiento, recibiendo la compañía las 22.500 pts del último plazo de la subvención concedida en su día por la Diputación Provincial de Cáceres y con la de Zamora se liquidaron 10.000 pts correspondientes al plazo de 1910, por el mismo concepto. Ese mismo año se ingresaron 213.064,96 en concepto de subvención del Estado concedida para la adquisición de 10 locomotoras y para ejecutar determinadas obras en la estación de Salamanca.

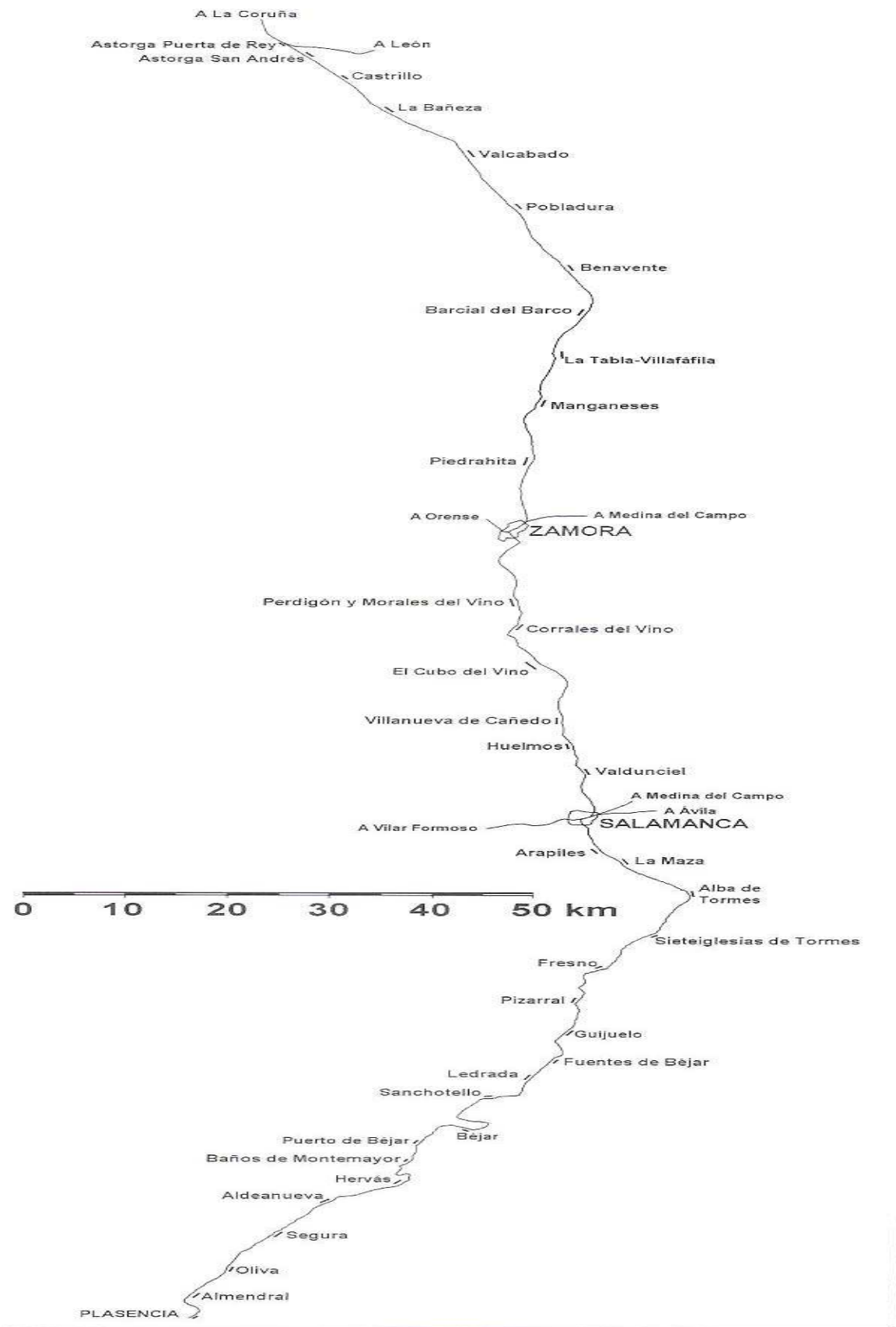
Los productos brutos de la Línea de Plasencia a Astorga descendieron en 1923 en 234.647 pts y los gastos aumentaron en 119.016,54 pts. Aún así se invirtieron 72.500,32 pts en la instalación del nuevo puente giratorio de Plasencia Empalme (GCH, 01.01.1925). La situación en 1924 pasó por atender las obligaciones cuyos tenedores

eran los Ayuntamientos, Y con la Compañía de Explotación, se liquidó con cargo al 81,88 % de los productos, los intereses y amortizaciones de todos sus anticipos, atendiendo conjuntamente los intereses de las obligaciones emitidas en 1894 y el 1923. Aquel año la compañía pasó a ser dirigida por Luis de Cepeda (*Gaceta de los Caminos de Hierro*, 01.10.1925).

La línea de Plasencia a Astorga pasó a cargo del Estado el 1 de Noviembre de 1928. El lector que desee hacer un seguimiento sobre el destino dado a la gestión de esta línea deberá consultar “Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste de España”.

La línea de Plasencia a Astorga, estaba valorada en el balance se situación a 31 de diciembre de 1928, manifestado por la “Sociedad de los Ferrocarriles de Madrid a Cáceres y Portugal” en 103.565.699,08 pesetas.

A continuación vemos un Trazado de la línea de la Ruta de la Plata más detallado , es decir con poblaciones intermedias entre las capitales de más peso.



IV 017.- Trazado de la línea Plasencia-Astorga.
 Dibujo: Pedro Pintado Quintana.

Figura 2.12 Fuente : Fondo particular de archivo de Pedro Pintado Quintana .

Estaciones de la línea:

Entre Béjar y Salamanca se abrieron al público el 15 de abril de 1896

Pkm	Estación	Pkm	Estación	Pkm	Estación
0	Plasencia (empalme)(a)(c)	124	La Moya y Fresno	258	Manganesos
11	Fuente Dueñas	133	Sieteiglesias y Encinas de Arriba	267	La Tabla
17	Plasencia	139	Alba de Tormes	271	Santovenia del Esla (Apead.)
25	Almendral	150	La Maza de Alba (apeadero)	279	Barcial del Barco
33	Oliva y Villar	153	Los Arapiles	285	Azucarera del Esla (apartadero)
43	Segura y Casas del Monte	163	Salamanca	287	Benavente (g)
49	Aldeanueva	175	Valdunciel	294	Villabrazaro (apeadero)
56	Hervás	182	Huelmos-Cardenosa (apeadero)	299	Pobladura
63	Baños de Montemayor	188	Villanueva de Cañedo	304	Saludes (apeadero)
68	Puerto de Béjar	197	Cubo (e)	312	Valcabado-Cebrones del Rio
76	Béjar (f)(h)	210	Corrales	317	Cebrones del Rio (apeadero)
88	Sanchotello	218	Perdigón y M. del Vino	326	La Bañeza
98	Fuentes de Béjar	229	Zamora (d)	332	Santa Maria de Isla

					(Apead.)
106	Guijuelo y Campillo	243	Moreruela de los Infanzones (apeadero)	341	Castrillo de la Valduerna
113	Pizarral (apeadero)	249	Piedrahita	347	Astorga- Puerta del Rey(b)

Tabla 2.6 , Fuente : *La gaceta de los caminos de hierro* .

a) En Plasencia recibe las correspondencias de las líneas de Mérida por Cáceres y Arroyo de Malpartida y las de Talavera, Navalmoral de la Mata.

b) En Astorga enlaza con la línea de León a Gijón y con la línea Astorga a Vigo por Monforte y Coruña (Astorga- San Andrés)

c) Posible enlace con el estratégico de Jarandilla a Plasencia, incluido en la ley de estratégicos y secundarios de 26 de marzo de 1908, la Dirección General de Obras Publicas abrió concurso de proyectos para este ferrocarril el 17 de febrero de 1910.

d) La Real Orden de 1º de septiembre de 1910, anunció el concurso de proyectos, para el Ferrocarril estratégico de Zamora a Fermoselle, cuyo proyecto inicial fue presentado por los Sres: Joaquín Lucas Guerra y Agustín Gallego Barruecos, en vía de ancho métrico.

e) En 1908, se gestionó la inclusión en el Plan de Ferrocarriles Secundarios de un ferrocarril de Valladolid a el Cubo. Esta actuación ferroviaria estuvo apoyada por los Ayuntamientos de: Tordesillas, Nava , Rueda, Vadillo y Fuentepeña, entre otros. Ofreciendo gratis los terrenos necesarios para la línea y la construcción de las estaciones e instalaciones, añadiendo algunos una subvención de 2000 pts/km (GCH, 01.02.1908).

f) La Dirección General de Obras Públicas, recibió de Bonifacio Ávila Fernández, la solicitud de que se tramitaran como líneas secundarias con garantía de interés por el Estado, los ferrocarriles de Béjar a Sequeros y de Sequeros a Fuentes de San Esteban. Haciendo publica la solicitud (GCH, 24.12,1908)

g) En el Ministerio de Fomento tuvo entrada el primer proyecto amparado en la nueva ley de Ferrocarriles Secundarios de 20 de julio de 1907. Dicho proyecto suscrito por el ingeniero Núñez Grandes, contemplaba la construcción de un ferrocarril de Benavente

a Villanueva del Campo, en la provincia de Zamora (GCH, 01.11.1907).La solicitud de concesión fue formulada por Pedro Núñez Grandes, en cuyo caso la Administración estableció un plazo de treinta días para recabar otras propuestas que mejoraran la del solicitante.

h) Dámaso Cárcamo Ruíz fue autorizado para dentro del plazo de tres años, llevar a cabo los estudios de un tranvía a vapor y vía métrica desde Piedrahita por el Barco de Ávila a Béjar, con ramal desde el Barco de Ávila a Plasencia, y otro de Béjar a Candelario (GCH, 01.09.1904). Se formuló una solicitud de tranvía a vapor de Ávila a Piedrahita , siendo aprobado el proyecto. Igualmente se solicitó la unión de Piedrahita a Béjar, presentando ante la Dirección General de Obras Públicas el correspondiente proyecto, solicitando que la totalidad de ambas líneas se denomine ferrocarril secundario de Ávila a Béjar, coincidiendo con el que figura con esta misma denominación en el Plan General de Ferrocarriles Secundarios (GCH, 01.07.1905).

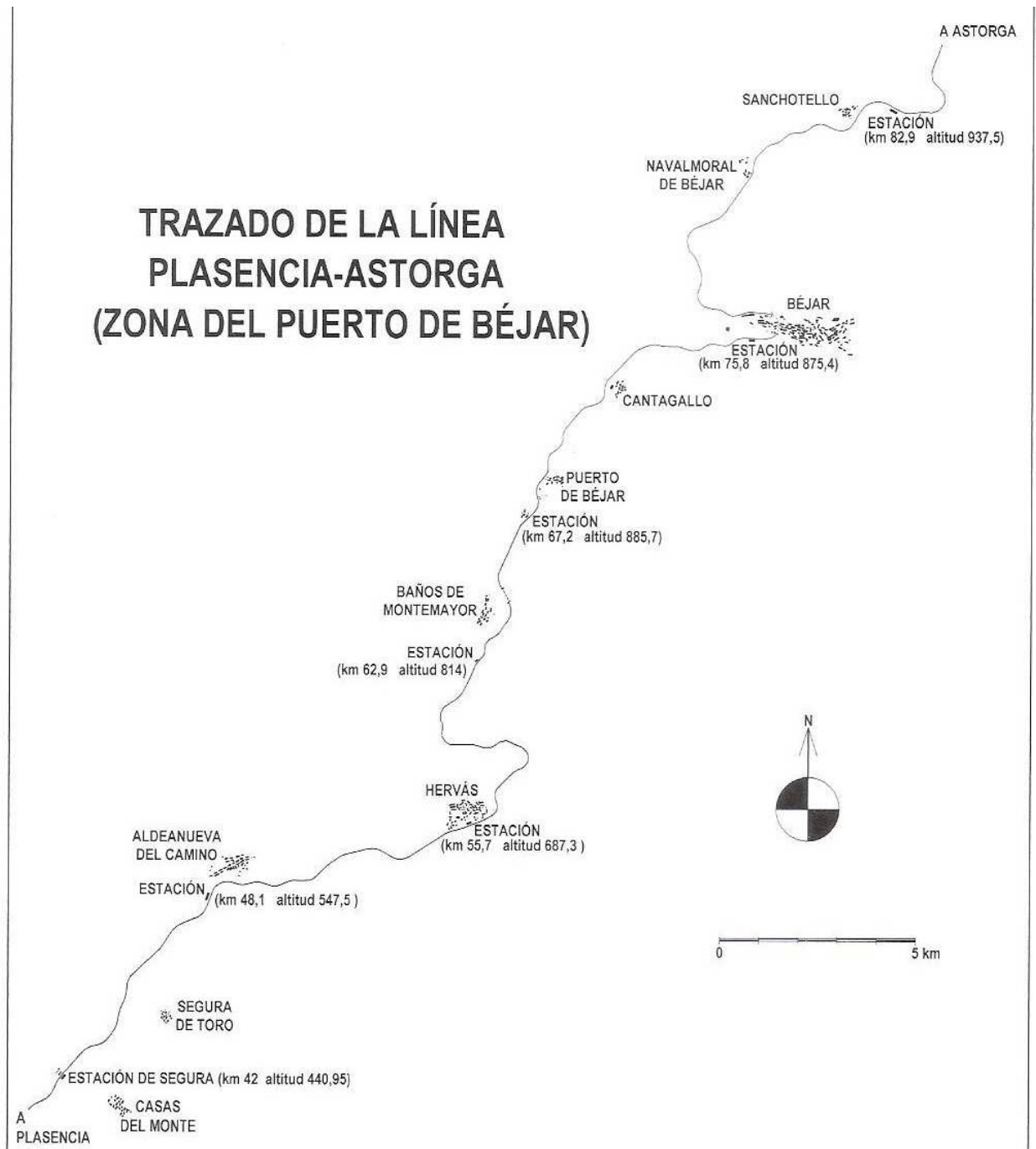


Figura2.13 Fuente: *Archivo particular. Dibujo de Pedro Pintado Quintana*

En este ferrocarril, ya en manos de la Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste de España, y con cargo a la Caja Ferroviaria del Estado, el Comité Ejecutivo del Consejo superior de Ferrocarriles, abrió concurso para la presentación de proyectos y ejecución de las obras de sustitución de los tramos metálicos de los siguientes puentes:

Pk	Actuación en :	longitud	Tipo de actuación
194,496	Puente sobre el Río San Cristbal	20,80 ml	Tablero y estribos
285,144	Puente sobre el Rio Esla	17,10 ml	Tablero y estribos
327,258	Desviación del puente del Duerna	61,20 ml	Tablero y estribos

Tabla 2.7 Fuente: *La gaceta de los caminos de hierro* ,1 agosto 1921.

Apartaderos industriales de la línea de Plasencia a Astorga:

Pk	año	estación	Referencia
	1937	Casas del Monte	Apartadero
	1937	Fuentidueña	Apartadero
	1927	Pizarral	Apartadero
284,702		Azucarera del Esla	Azucareras Castellanas S.A.

tabla 2.8 Fuente: *La gaceta de los caminos de hierro* ,1 agosto 1921

Locomotoras de vapor:

Nº	nombre	rodaje	fábricante	Año fab.	Nº fab.	Ref.
1		2-2-0	Hartmann	1881		(1)(2)
2		2-2-0	Hartmann	1881		(1)
3		2-2-0	Hartmann	1881		(1)(3)
4		2-2-0	Hartmann	1881		(1)
5		2-2-0	Hartmann	1881		(1)(4)
6		2-2-0	Hartmann	1881		(1)
7		2-2-0	Hartmann	1881		(1)(5)
8		2-2-0	Hartmann	1881		(1)

9		2-2-0	Hartmann	1881		(1)(6)
10		2-2-0	Hartmann	1881		(1)
191		0-3-0				(7)

- | |
|--|
| (1) Pasaron al Oeste de España con el mismo numero |
| (2) Llegó a RENFE con el n° 220-2001 |
| (3) Llegó a RENFE con el n° 220-2002 |
| (4) Llegó a RENFE con el n° 220-2003 |
| (5) Llegó a RENFE con el n° 220-2004 |
| (6) Llegó a RENFE con el n° 220-2005 |
| (7) Llegó a RENFE con el n° 030-0201 |

Tabla 2.9 Fuente: *La gaceta de los caminos de hierro* ,1 agosto 1921

El Estado liquidó con la compañía 147.335,09 pts, como subvención concertada para atender la compra de 50 vagones cerrados, 30 jaulas y 2 vagones cuadras, adquiridos para la línea de Plasencia a Astorga (GCH, 08.10.10) memoria de la compañía del año 1909.

Productos de la explotación:

año	Ingresos pts	gastos	Coeff explot.	Kms explotados en el año
1894 (a)	173.113,89			
1895 (a)	215.586,74			76
1896 (b)	930.725			347
1897 (b)	1.639.051			348

Tabla 2.10 (a) Datos de la RIVF 10.08.1896 (b) datos de la *Revista Ilustrada de Vías Férreas*

año	ingresos	gastos	Coef. Explotación %
1900	2.414.529	1.933.111	80,08
1901 (n)	2.802.797,77	1.974.687,72	70,22
1902 (m)(n)	3.074.176,08	1.982.147,54	64,48
1903 (m)	3.150.936,53	2.064.854,98	65,53
1904 (ll)	3.114.335,25	1.985.527	63,75
1905 (a)(ll)	3.467.553,01	1.942.637	56,02
1906 (a)	3.581.176,05	2.035.602,42	56,84
1907 (l)	3.459.853,82	2.131.100	60,67
1908 (k)	3.696.488	2.078.793	56,24
1909 (k)	3.624.960	2.203.681	60,79
1910	3.854.830	2.274.254	59,00
1911 (j)	4.037.989,54	2.353.646,72	58,29
1912 (i)	4.292.859,50	2.579.004,02	60,08
1913 (h)	4.214.926,11	2.576.821,74	61,14
1914 (h)	3.114.335,25	1.985.527,94	63,74
1915 (g)	4.388.191,45	2.792.453,75	63,62
1916	4.656.643	3.139.184	67,41
1917 (f)	5.395.899	3.887.072	72,04
1918 (d)	6.463.124,82	5.233.890	80,98
1919 (d)	7.552.451,68	5.800.434,00	76,80
1920 (d)	7.873.988,32	6.083.999,57	77,27

1921 (c)	8.280.976,07	6.269.992,77	75,70
1922 (c)	8.528.688,41	6.414.565,40	75,21
1923 (e)	8.285.688,41	6.533.621,94	78,86
1927 (b)	8.235.928,30	7.611.337,90	91,41
1928 (b)	7.944.350,92	7.833.915,71	98,60

Figura 2.11 Fuentes:

(a) en la *Revista Minera*, Tomo 58, año 1907 , pág. 46, se detallan ingresos en 1905 por 3.419.987 pts y en 1906 por 3.517.502 pts (únicamente hasta el 30 de noviembre). Se excluyen las 300.000 pts que según convenio abonaría MCP. A partir de 1907 las 300.000 Pts del MCP dejarían de percibiéndose.

(b) Memoria del Madrid a Cáceres y Portugal, del 27 de junio de 1929, publicado en la *Gaceta de los Caminos de Hierro* del 01.10.1929, saldo hasta 31 de octubre de 1928 en que fue Nacionalizada por el Estado.

(c) Datos de la memoria de 1922, publicados en la *Gaceta de los Caminos de Hierro*, 20.03.1924

(d) Datos de la memoria del año 1922, publicada en la *Gaceta de los Caminos de Hierro* de 20.03, 1924 y de la memoria de 1923 GCH 10.12.1924 y GCH 01.12.1921

(e) Memoria de 1923 GCH 10.12.1924

(f) Memoria de la compañía insertada en la GCH, 08.10.1918

(g) Memoria de la compañía insertada en la GCH, 24.08.1916

(h) Memoria de la compañía, insertada en el *Gaceta de los Caminos de Hierro*, 16.08.1914

(i) Memoria de la compañía, insertada en el *Gaceta de los Caminos de Hierro*, 24.08.1913

(j) Memoria de la compañía, insertada en la *Gaceta de los Caminos de Hierro*, 24.06.1912

(k) Memoria de la compañía, insertada en la *Gaceta de los Caminos de Hierro*, 08.10.1910

(l) Datos de la *Gaceta de los Caminos de Hierro*, 08.04.1909

(ll) GCH, 24.08.06

(m) Memoria publicada en la GCH, 16.08.1904

(n) GCH, 08.03.1903

* Compañía de Explotación de los ferrocarriles de Madrid a Cáceres y Portugal y del Oeste de España , Gran Central Español , Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste de España ,estas compañías vienen detalladas y explicadas en el Anexo I.

2.2.1 Algunas Razones para el nacimiento del tren de la Ruta de la Plata:

- Aprovechamiento de sinergias
- Unión de dos centros económicos mercantiles e industriales importantes como son tanto Plasencia-Astorga como Gijón-Sevilla.
- Transporte de grandes volúmenes de mercancías a unos costes mínimos
- Posibilidad de recogida de mercancía en Sevilla y poder embarcarla en Gijón hasta Nantes.
- Era capaz de absorber en transporte 15 mill de toneladas al año de los 230 mill de toneladas de carga
- Se transportaban una serie de mercancías que eran necesarias para el desarrollo económico de aquella época: soportó un intenso tráfico de viajeros y de mercancías: harinas, azúcar, grano, legumbres y ganado eran transportados en convoyes en el único eje ferroviario que unía el Norte con el Sur peninsular, casi 1000 kilómetros de recorrido de Gijón a Sevilla.
- Necesidad de una línea transversal que fuera paralela a la portuguesa. Hay que destacar que el cierre de la línea de mercancías (1995) que fue posterior del de pasajeros , se produjo un incidente que sería la gota que colmo el vaso es decir un descarrilamiento en el túnel de Béjar , lo que conllevó al cierre por decreto de la línea totalmente.

CAPITULO 3:

CIERRE DE LA RUTA DE LA RUTA DE LA PLATA POR TREN

La Línea de la Ruta de la Plata es la "Línea transversal" por excelencia en España, aunque como muchas cosas inexplicables que ocurren en el Ferrocarril español, permanece cerrada en buena parte desde el año 1985.

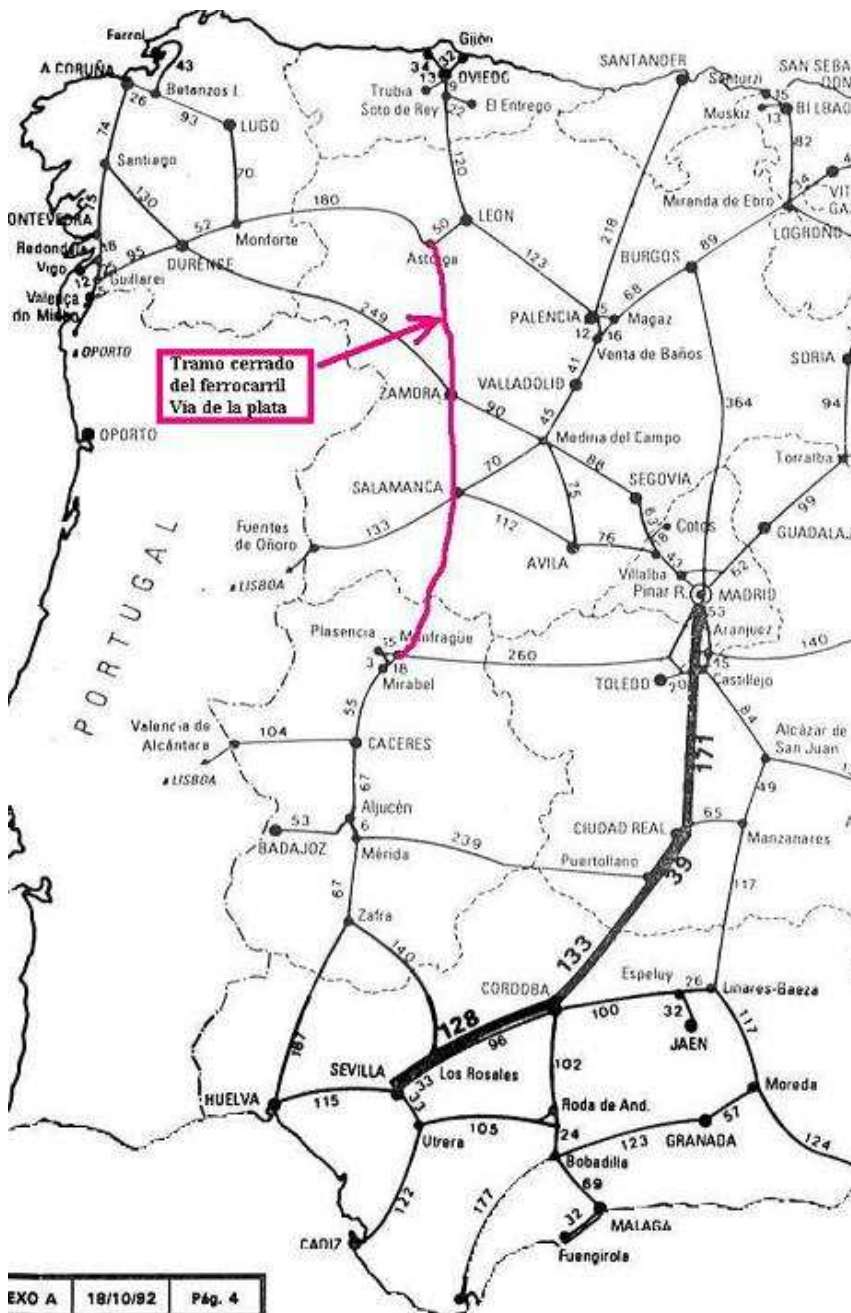


Figura 3.1 *La Gaceta de Salamanca*, 1992. Tramo cerrado de la ruta de la Plata

Desde Plasencia hasta Astorga, se puede observar el estado de abandono de los tramos cerrados. Casi desde la supresión de los últimos servicios se ha hablado de su reapertura, pues nadie se explica cómo esta Línea que cruza longitudinalmente la Península permanezca cerrada, cuando sería perfectamente rentable, tanto en viajeros como en mercancías. Solo hay que observar el tráfico de las carreteras que hacen esta Ruta, para darnos cuenta de las miles de personas que no tienen otra alternativa para viajar.

Actualmente, para viajar de Norte a Sur de España por Ferrocarril, es imprescindible pasar por Madrid, con el colapso que ya de por sí sufre la capital, y en muchos casos, siendo innecesario. Sin embargo, sea por el motivo que sea, después de varios Estudios de viabilidad, donde se invierten inútilmente cantidades ingentes de dinero, parece no llegarse a la conclusión que tan evidente resulta a la vista de cualquier ciudadano.

El tramo de Línea cerrada tiene un recorrido de 107,607 Kilómetros que discurren por Zamora, de los 341 Kilómetros que tiene entre Plasencia y Astorga. Las Estaciones de esta Línea en la provincia de Zamora son: El Cubo de la Tierra del Vino P.K. 196,289; Corrales del Vino P.K. 209,253; *Casaseca de Campean (Apd.)* P.K. 211,700; El Perdigón y Morales del Vino P.K. 217,123; Zamora P.K. 228,917; *Cubillos (Apd.)* P.K. 235,500; *Moreruela de los Infanzones (Apd.)* P.K. 242,961; Piedrahita P.K. 248,129; Manganeses P.K. 257,088; La Tabla-Villafafila P.K. 266,108; *Santovenia del Esla (Apd.)* P.K. 270,778; Barcial del Barco P.K. 278,258; Benavente P.K. 286,318; Villabrazaro P.K. 293,296, y Pobladura del Valle P.K. 298.608

Sobre los años 80, inexplicablemente se recortan drásticamente los servicios, a pesar de la demanda. Conseguir viajar en el TER "Ruta de la Plata", por ejemplo, era realmente difícil si no se hacía la reserva de billete con antelación.

Y en el mes de Octubre de 1984, en un Consejo de Ministros con Enrique Barón como máximo responsable de Transportes, se decide el cierre de varias Líneas por ser "deficitarias" y en este caso, la supresión del servicio de viajeros de la Ruta de la Plata, entre Plasencia y Astorga. Supresión que toma efecto el día 1 de Enero de 1985, fecha triste en la Historia de los Ferrocarriles Españoles.

A continuación vemos el acuerdo del consejo de ministros por el que por el que se suprimía la línea Plasencia- Astorga(aunque debido al desgaste provocado por el paso del tiempo si que se puede apreciar que algunas líneas en 1985 quedaron abiertas para mercancías pero no para pasajeros como es el caso de Plasencia – Astorga) :

ANEXO I

ACUERDO DEL CONSEJO DE MINISTROS (30 de septiembre de 1984)

A partir de la indicada fecha se suprimirá todo tipo de compensación a RENFE por obligaciones de servicio público en los tramos citados con arreglo a lo previsto en el punto 5 del presente acuerdo.

No obstante, por razones de interés comercial actual o potencial, Renfe podrá proponer al Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, el mantenimiento del tráfico de mercancías, en régimen comercial, sin compensaciones del Estado.

C) Suprimir, a partir del 1º de enero de 1985, el tráfico de viajeros y mercancías en los siguientes tramos con las salvedades que abajo se indican:

- Mérida-Zafra-Villanueva del Río Minor 196 Km.
- Granada-Hobadilla 123 Km.
- Utrera-La Roda 110 Km.
- Lorca-Almáriceles-Aguilar 54 Km.
- Valladolid-Arita 254 Km.
- Plasencia-Astorga 331 Km.
- Lérida-Pobla de Segur 90 Km.
- Játiva-Alcoy 64 Km.
- Gibralfort-Ayamonte 49 Km.
- El Puerto de Santa María-Sanlúcar de Barrameda 37 Km.

A partir de la indicada fecha se suprimirá todo tipo de compensación a RENFE por obligaciones de servicio público en los tramos citados con arreglo a lo previsto en el punto 5 del presente acuerdo.

Podrán establecerse, sin embargo, por razones de interés regional o local, Convenios entre RENFE y los Organos de Gobierno de las Comunidades Autónomas u otras Entidades Provinciales o locales, de acuerdo con lo estipula

do en la cláusula Decimoséptima del Convenio Estado-RENFE, para la prestación de servicios subvencionados por las mismas.



El presente acuerdo es informado por la Comisión de Seguimiento

miento del Contrato-Programa y autorizados por el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones.

No obstante, por razones de interés comercial actual o potencial, Renfe podrá proponer al Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, - el mantenimiento del tráfico de mercancías, en régimen comercial, sin compensaciones del Estado.

2.- Mantener abiertos al tráfico, tanto de viajeros como de mercancías, los siguientes tramos:

- Alcantarilla-Lorca	57 Km.
- Moncada-Ripoll	96 Km.
- Vara de Quart-Ribarroja	17 Km.
- Los Rosales-Villanueva del Río Minas	9 Km.
- Palazuelo Empalme-Plasencia	17 Km.

Igualmente se mantendrá abierto al tráfico de mercancías y, temporalmente, de viajeros, hasta tanto no se mejora la carretera alternativa (N-435), cuyas obras están incluidas en la primera fase del Plan General de Carreteras, el tramo:

- Zafra-Huelva	181 Km.
----------------------	---------

En todas estas líneas, se continuarán asignando a RENFE las correspondientes compensaciones por obligaciones de servicio público, con cargo a los Presupuestos Generales del Estado.

3.- Mantener abiertos al tráfico, tanto de viajeros como de mercancías, en razón de su carácter internacional, los siguientes tramos:

- Guillarey-Tuy	6 Km.
- Ripoll-La Tour de Carol	53 Km.

y, con un carácter temporal, en razón de las expectativas de su potenciación como ferrocarril internacional, y hasta tanto no concluyan los estudios que se están llevando a cabo sobre su viabilidad, el siguiente tramo:

- Huesca-Canfranc 135 Km.

En todos estos tramos, se continuarán asignando a RENFE las correspondientes compensaciones por obligaciones de servicio público, con cargo a los Presupuestos Generales del Estado.

4.- En los casos en que sea de su competencia, el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones adoptará las resoluciones oportunas para asegurar la prestación de los servicios de viajeros por carretera sustitutivos de los ferroviarios que se suprimen y propondrá a las Comunidades Autónomas afectadas similar proceder, cuando corresponda a estas últimas las competencias sobre tales servicios sustitutivos.

5.- La Comisión de Seguimiento analizará el ritmo y las condiciones de supresión de las compensaciones que se venían reconociendo a RENFE, de acuerdo con la Cláusula 9.4 del Convenio, en relación con los tramos en los que se suprimen las obligaciones de servicio público.

6.- En aquellos casos de líneas que se sigan manteniendo abiertas al tráfico con las correspondientes compensaciones con cargo a los Presupuestos Generales del Estado, en el marco de la Comisión de Seguimiento se estudiarán y propondrán las medidas de racionalización para adecuar la oferta a la demanda, con la consiguiente reducción de los déficit y compensación a que hubiere lugar.

7.- En previsión de futuros desarrollos agrícolas o industriales, de nuevas ordenaciones del territorio y de las necesidades de la Defensa Nacional, la supresión de los servicios afectados por el presente acuerdo no llevará implícito el levantamiento de la vía y de las instalaciones anejas.

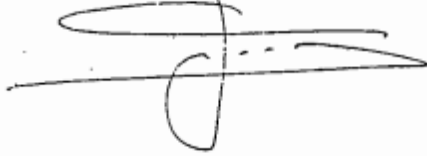


8.- Este acuerdo será comunicado a RENFE y a las posibles partes afectadas antes del 1 de octubre de 1984.

Elévese a Consejo de Ministros
Madrid, 30 de Septiembre de 1984
EL MINISTRO DE TRANSPORTES, TURISMO
Y COMUNICACIONES,



EL CONSEJO DE Srs. MI-
NISTROS, en su reunión
del día 30 SET. 1984
con la propuesta.
EL MINISTRO SECRETARIO



De nada sirvieron las protestas de la ciudadanía contra semejante atropello. En lugar de replantear los servicios y hacer las inversiones precisas en mejoras de infraestructura, se decidió el cierre. En otras Comunidades autónomas, como por ejemplo Extremadura, se llegó a un acuerdo con el Gobierno autonómico, y sí se realizaron estas mejoras. Hoy en día estas Líneas prestan un buen servicio a la ciudadanía, pues el Ferrocarril, ante todo es un transporte que realiza una labor social, y su utilidad no sólo debe medirse desde el prisma económico.

A continuación podemos ver como ciudadanos protestan por el cierre de la línea, la siguiente foto en concreto fue tomada en (Hervás) Cáceres:



Figura 3.2 Fondo archivo de la Asociación ferroviaria de Zamora.

A esta situación se llegó con varios incidentes del tren de la Ruta de la Plata como que en algunos de ellos hubo muertos lo cual supuso el cierre de la línea para viajeros y un ejemplo claro lo vemos en el siguiente artículo de un periódico local de Zamora que relataba el incidente sucedido entre Salamanca y Zamora de la siguiente manera en 1981)

EN EL BARRIO

DESCARRILO EL FERROBUS

Una mujer resultó muerta y otras veintisiete personas heridas. Se descarta la hipótesis de un atentado

Grupo Tren Zamora

Una mujer muerta, dos personas más heridas graves y otras veinticinco con lesiones de menor importancia, la mayoría de las cuales han pasado a sus domicilios después de la primera asistencia, es el triste balance del accidente ferroviario ocurrido ayer tarde en las cercanías de nuestra ciudad, al descarrilar el ferrobús que procedente de Salamanca se dirigía a Astorga.

El accidente ocurrió a las tres de la tarde en el punto kilométrico 226,657 de la línea férrea Palazuelo-Astorga y a poco más de dos kilómetros de la estación de Zamora.

El ferrobús 2204, con dos unidades había salido a las dos

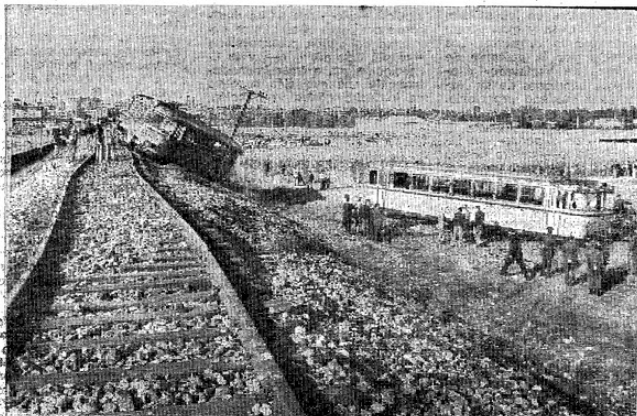
de la tarde de Salamanca y estaba a punto de llegar a Zamora donde suele detenerse un cuarto de hora antes de reemprender la marcha hacia su destino, Astorga. El convoy acababa de rebasar el paso superior sobre la carretera de Moraleja y la curva hacia la izquierda, en el sentido de la marcha, allí existente, cuando, ya en la recta que se dirige hacia el puente sobre el Duero y el túnel, se produjo el descarrilamiento. La unidad de cabeza recorrió unos cincuenta o sesenta metros dejando una de las ruedas sus señales en las traviesas, hasta que cayó por el terraplén de unos tres metros de altura dando una vuel-



El momento más dramático de un Ferrobús de Salamanca (en este accidente en las proximidades de Zamora (20-10-81) (AD/colección Juan J. Requés).



Los equipos de socorro proceden a retirar de los coches accidentados los equipajes y objetos personales de los viajeros.-(Foto Jesús de la Calle).



Panorámica del lugar del accidente.-(Foto Trabanca).

ta completa de campana para quedar en su posición normal pero mirando hacia Salamanca debido a que la segunda unidad, que hacía de tractor y que no llegó a despeñarse por el terraplén, aunque quedara en equilibrio inestable, la empujó de cola en el momento de la caída hasta hacerla girar 180 grados.

La unidad que cayó al prado allí existente sufrió la rotura casi total de los cristales de las ventanas de un lado.

VICTIMA MORTAL

La mujer fallecida es María Teresa Repilo Pintado, nacida en Zamora el 28 de noviembre de 1945, licenciada en Filosofía y Letras y profesora del Instituto Femenino de Orense, hacia cuya ciudad se dirigía. La infortunada señorita había aprovechado el puente vacacional originado por las elecciones en Galicia, para visitar a sus padres residentes en Salamanca. Se nos ha informado que precisamente el padre estaba operado recientemente de cataratas. María Teresa se disponía a enlazar en Zamora con el Talgo que la llevaría hasta Orense. Debó morir instantáneamente y su cadáver quedó aprisionado por una de las ruedas de la unidad volcada, de tal forma que se hizo necesaria la presencia de una grúa del Regimiento «Toledo» para que pudiera ser rescatado y trasladado al Depósito del Cementerio una vez que el juez ordenó el levantamiento.

SOCORROS Y ASISTENCIAS

No bien hubo ocurrido el accidente las sirenas de las ambulancias y de los coches de la Policía alertaron a los zamoranos muchos de los cuales se trasladaron hasta el lugar del accidente, en el barrio de Píñola para presenciar los trabajos de rescate.

Pronto llegaron los gobernadores civil, José Ramón Onega López, y militar, coronel Víctor Vázquez del Caño; el alcalde, Victoriano Martín Fiz; el

fiscal jefe de la Audiencia, Francisco Muñoz Zataatán; el magistrado juez del Juzgado de Primera Instancia número 1, Manuel Luis Sola Castro, con el secretario Arturo Merino; el secretario general del Gobierno Civil y delegado provincial del Ministerio del Interior, Perfirio Nafra Collado; el senador Luis Rodríguez San León y los diputados César Martín Montes y Jesús Pérez López; secretario de UCD, José Díez de Uzúrrum, y otras personalidades.

Fuerzas de la Guardia Civil, de la Policía Nacional y de la Policía Municipal participaron en el salvamento y rescate de víctimas y mantuvieron alejados del peligro a los centenares de curiosos que allí fueron congregándose. Las ambulancias trasladaron a los heridos y contusos hasta la Residencia Sanitaria de la Seguridad Social y al Hospital Provincial donde fueron atendidos debidamente. He aquí la lista de los heridos:

ASISTIDOS EN LA RESIDENCIA SANITARIA DE LA SEGURIDAD SOCIAL

Antonio González Martín, natural de Salamanca. Lesión ocular ojo izquierdo. Dolor en espalda por traumatismo y en pierna derecha. Pronóstico leve, sin complicaciones.

Amancio Martín de la Iglesia, domiciliado en Paseo de los Robles, 6 Salamanca. Lesión ocular ojo izquierdo. Traumatismo costal derecha.

Klaus Lorenz (alemán), 33 años. Traumatismo lumbar, con fractura de apófisis transversa izquierda de L3 y L2. Pronóstico menos grave.

José Antonio Pérez Leal, 18 años. Traumatismo craneo-encefálico con conmoción cerebral. Herida contusa en región frontal. Contusiones y erosiones. Pronóstico menos grave.

Enrique Quintana Rodríguez, 9 años. Traumatismo craneo-encefálico con conmoción cerebral. Contusiones. Fractura 1/3 medio fémur derecho, fractura 1/3 distal antebrazo derecho. Pronóstico grave.

Joaquín Román Garrote, 18

DE PINILLA

SALAMANCA - ASTORGA

ños, estudiante de Corrales del Vino. Traumatismo craneo-encefálico con contusión cerebral y herida contusa en cuero cabelludo. Contusiones y heridas contusas en cuero cabelludo. Contusiones y heridas contusas en región posterior de tórax y región lumbar. Pronóstico menos grave.

Tránsito de la Iglesia, 47 años, domiciliado en Casaseca de Campeán. Traumatismo craneo-encefálico con contusión cerebral, con gran desgarramiento en ambas regiones molares y elevación de ojo izquierdo. Contusiones generalizadas. Intenso tatuaje por carbónilla en toda la cara. Pronóstico muy grave.

Baldino García Casado. Contusiones antebrazo y codo derecho. Pronóstico leve. Pasó a su domicilio.

Agripino Hernández Ayuso, 19 años. Traumatismo cervical. Herida en dorso de mano derecho. Pronóstico leve.

Eusebio Fraile Sandín, 2 años. Traumatismo torácico. Pronóstico leve.

Braulio-Juan Mladr Tolbaños. Traumatismo cerrado de codo izquierdo. Contusión cerebral. Pronóstico leve. Ha sido dado de alta.

Rosa María Barrios Pérez, 19 años. Nada patológico. Ha sido dado de alta.

Pilar Hernández Alférgeme, 20 años. Nada patológico. Ha sido dado de alta.

Carlos Negro López, 23 años. Nada patológico. Ha sido dado de alta.

Guillermo del Prado Ferrerós. Contusión torácica. Pronóstico leve. Pasó a su domicilio.

Leandro Domínguez Rodríguez. Contusión pierna izquierda. Pro-

nóstico leve. Pasó a su domicilio. Justino Mena García. Contusión hemitórax derecho. Heridas contusas en diversos partes del cuerpo. Pronóstico leve. Pasó a su domicilio.

EN EL HOSPITAL PROVINCIAL

Carmen Zurdo Crespo, de Casaseca de Campeán (Zamora). Síndrome conmocional; herida en cuero cabelludo; contusión en columna dorsal a nivel de la XIIª, sin patología neurológica.

Evoluciona favorablemente. Blanca Rivas Rodríguez, de Ponferrada (León). Hematoma en región malar derecha; erosiones en cara anterior de cuello; contusiones varias.

Evoluciona favorablemente. María Cabañas López, de El Perdigón (Zamora). Residente en Zamora. Traumatismo craneo-encefálico; síndrome conmocional; erosiones frontales y nasales; fractura de costillas (7ª, 8ª y 9ª derecha). Pronóstico reservado.

Josefa Rodríguez Lorenzo, de Casaseca de Campeán (Zamora). Shock hemorrágico; heridas con grandes destrozos en ambas piernas, con afectación de las masas musculares, vasos y nervios; contusiones y hematomas en ambos hombros, sin que se hayan podido apreciar lesiones óseas y erosiones varias. Ha sido intervenida quirúrgicamente y persiste aunque mejorado el estado de shock.

Plácido Ayuso Vega, de Ca-

casaseca de Campeán (Zamora). Herida en cuero cabelludo y región nasal con fractura de huesos propios; contusiones torácica y de hombro derecho. Evolución favorable.

Angel Collado Domínguez, de Salamanca. Traumatismo craneo-encefálico, con pérdida de conciencia. Herida en cuero cabelludo y contusión en hombro izquierdo. Pronóstico reservado en espera de evolución del traumatismo craneo-encefálico aunque ha recuperado la consciencia.

Angel López Mena, de Zamora. Traumatismo craneo-encefálico con heridas múltiples longitudinales y en scalp en cuero cabelludo; síndrome conmocional; fracturas de las costillas 7ª, 8ª y 9ª del lado derecho, con entesema subcutáneo. Evolución favorable, salvo complicaciones.

Fulgencio Juárez Escudero, de «Los Villares de la Reina» (Salamanca). Traumatismo craneo-encefálico, con heridas valvulares (asistido en el servi-

cio de Ota por vía de este Hospital). Fractura (abierta) del malar derecho y de huesos propios de nariz.

Pronóstico reservado. Felipe García Ufano, de El Perdigón (Zamora). Heridas en cuero cabelludo. Contusión torácica.

Evoluciona favorablemente. Juan de la Cruz Serrano, natural de Valencia y residente en Salamanca. Contusión torácica; contusión de muslo izquierdo y mano. Evolución favorable.

RUEDA DE PRENSA

Se descarta rotundamente la hipótesis del atentado



A las ocho de la tarde el gobernador civil recibió a los periodistas en el salón de juntas del Gobierno. En esta ocasión le acompañaban el secretario general, Porfirio Nofre Collado; el delegado territorial de Sanidad, Serafín Álvarez de Poz; el comisario jefe provincial de Policía, Luis Esguevillas Merino; el teniente coronel jefe de la 622 Comandancia de la Guardia Civil, Ramón Rodríguez-Medel Carmona; el delegado regional de la Primera Zona de RENFE, Antonio Crespi González, y el delegado de Transportes, Juan Luis Donoso.

El gobernador civil, entregó a los periodistas la relación de víctimas del accidente. Manifestó que el ferrocarril iba pilotado por el maquinista Juan de la Cruz Villar, con el jefe de tren Amancio Martín y el interventor de ruta Angel Collado Domínguez.

Señaló el gobernador civil la presencia de las Fuerzas de Seguridad del Estado en el lugar del accidente, así como fuerzas del Regimiento «Alfonsos», que acudieron con ambulancias y una grúa con la que pudo levantarse la unidad volcada para rescatar a la víctima mortal que había quedado seriamente herida. Luego añadió: «Por los datos que tenemos hasta el momento, podemos afirmar que no se trata de un atentado ni de un soborno, sino de un accidente desgraciado, cuyos causas se desconocen hasta el momento.

Como las Fuerzas de Seguridad del Estado —añadió el gobernador civil— están investigando sobre el particular, hallándose las actuaciones en el Juzgado de Instrucción de esta capital número 1, que se personó en el lugar de los hechos, así como el fiscal jefe de la Audiencia.

Cualquier otra suposición sobre las causas del accidente, es mera conjetura y no merece otra consideración que la de un rumor, sin confirmación ni verificación.

El señor Onega López insistió aún: reitero que es aventurado afirmar — como lo han hecho ya algunos medios de comunicación — que exista otra causa distinta a la del simple accidente. Existen varias hipótesis que no se descartan en la investigación, pero lo que sí se descarta rotundamente es el atentado.

Esta, sin duda, será una de las hipótesis a que se refiere el señor gobernador civil.

Hemos de añadir, asimismo, que esta línea Salamanca-Astorga es de las más antiguas de la RENFE y que no estaría demás modernizarla con carriles de mayor longitud y juntas de plástico. Asimismo, ya va siendo hora de jubilar los ferrocarriles como el accidentado y de los que deben andar ya muy pocos por esas vías de Dios.

LA VIA EXPEDITA

La vía quedó expedita a partir de las ocho de la tarde. Desde Salamanca llegó un tren de socorro con una brigada de obreros y un vagón taller. Inmediatamente se iniciaron los trabajos para reparar la vía. Una máquina de Zamora, con auxilio de una gruesa motonoma consiguió retirar el vagón que no llegó a volcar.

Mientras tanto otros operarios prosiguen a reparar la vía telefónica y telefónica que también quedó averiada al ser arrancado un poste por el ferrocarril precipitarse por el terraplén.



El gobernador civil con el juez y el fiscal inspeccionan la vía. (Foto Trabanca)



Una de las viajeras recoge sus objetos personales. (Foto Trabanca)

Figura 3.3 El Correo de Zamora 21/10/1981: 6.

En este punto me gustaría destacar que aunque no se pueda justificar documentalmente, ciertamente existía una especie de inquina para el cierre de la línea,

es decir , según mis investigaciones mediante cuestionar a varias asociaciones en pro de la apertura del ferrocarril en de la vía de la plata lo que si se ve es una desinversión que se produjo en la línea en el siglo XX y que se acentuó en los años 80 (debido a que el Fondo Monetario Internacional , exigía recortes a España y por eso se agrava más la situación e en los años 80) , esto lo podemos ver por ejemplo en:

- Cambios de horarios para que a los pasajeros le resultara menos competitivo el poder emprender un viaje con unos horarios que no se adaptaban a las necesidades de los clientes y estos cambios sobre todo se dieron en los años 80.
- Debido a la no – inversión de la línea se puede apreciar como en muchos tramos de la misma el tren no podía coger unas velocidades que fueran competitivas, esto se acentúa más cuando por ejemplo vemos que el tren alcanza una velocidad inferior en los años 80 en comparación a la de los años de su inauguración .
- Descarrilamientos en los que existen muertos en la línea de tren de Plasencia Astorga esto lo podemos ver en las hemerotecas de periódicos locales de León , Zamora , Salamanca y Cáceres.

El 30 de septiembre de 1984 se toma la lamentable decisión de cerrar al tráfico casi 1000 kilómetros de vía. Algunas Comunidades autónomas se hicieron cargo del servicio en algunas de las Líneas “sentenciadas” para su cierre, manteniendo el servicio de viajeros como puede ser Extremadura.

Resultó muy llamativo por entonces el despegue de los servicios de viajeros por carretera coincidiendo con este cierre, lo que hace cuestionar si verdaderamente eran deficitarios los servicios, o bien es que se había logrado que no fuesen competitivos. Repasando la Hemeroteca encontramos algunas claves de lo que llegó a ser la “crónica de una muerte anunciada”, una estrategia urdida con el propósito de acabar con ciertas Líneas, que tal como hemos apuntado, comenzaron a prestar servicio alternativo por carretera y con éxito poco después.

La principal actuación fue precisamente no hacer nada. La desidia y el abandono que se tuvo con estas Líneas las condujo a un estado lamentable, que provocó la huída de los viajeros a otros medios alternativos. Mucho tiempo antes del cierre, dejaron de hacerse mejoras en la infraestructura; necesarias intervenciones de conservación y

mantenimiento, cuya carencia produjo incluso algún accidente mortal. Los tiempos de viaje con motivo del precario estado de la vía (limitada a 50 Km./h) el drástico recorte en los servicios que se prestaban, con unos horarios en absoluto adecuados, terminaban con la paciencia de los sufridos viajeros que finalmente recurrían al transporte por carretera que paulatinamente iba ofreciendo un mayor número de servicios, siendo indudablemente mucho más competitivo.

Repasando por tanto la Hemeroteca, vemos como esa estrategia del abandono logró los resultados previstos, de forma que justificar la no rentabilidad de las Líneas, fue de lo más sencillo. Uno de los ejemplos es el siguiente artículo que publica la voz de Zamora.

En la noticia vemos como efectivamente existen unos informes negativos que era lo que ciertamente a lo que querían llegar desde las autoridades para poder justificar así el cierre y por eso emprendieron la estrategia de desinversión y cambios en los horarios acompañados de otros comportamientos hacia la desafección de esta línea.



Figura 3.4 El correo de Zamora .Manuel Lopez 6/10/1984.

Y desde luego, no se tuvo en cuenta el transporte de mercancías, o incluso el de ciertos trenes que a pesar de las circunstancias, circulaban al completo, como sucedía con el famoso “TER Ruta de la Plata”, para el que era preciso siempre hacer reserva para asegurarse una plaza para poder viajar en él.

A pesar de todo continuó el transporte de mercancías por alguna de éstas Líneas, hasta que el estado de la infraestructura hacía ya imposible su explotación con seguridad. En el año 1994 circulan por la Ruta de la Plata los últimos trenes de mercancías, hasta que como consecuencia de un nuevo descarrilo (producido en el tune de Béjar que fue la “la gota que colmó el vaso” En 1995, tras descarrilar un pesado bobinero en uno de los túneles de Béjar, por la rotura del rail, se produjo el cierre definitivo de este eje transversal.), se abandona definitivamente. En el año 1995 se cierra oficialmente y se autoriza a Renfe para proceder a su desmantelamiento.

3.1.REPERCUSIONES DEL CIERRE EN DISTINTOS LUGARES

Una vez analizado el cierre vamos a ver las repercusiones que esto ha provocado en algunos lugares , los cuales se ha visto afectadas directamente e indirectamente por el cierre producido:

La Bañeza :

Situada en el km 325 , la estación de La Bañeza es posiblemente una de las más peculiares de toda lalínea Astorga – Palazuelo. Muy limitada en cuanto a longitud de vías debido a la proximidad del PN con la carretera de acceso a la localidad, en la Bañeza se acumulaba gran cantidad de material esperando su salida hacia varios destinos. En sus vías se mezclaban vagones procedentes de la Azucarera, la Exportadora de patatas y legumbres, el IGP de Alubias, Harinas Nistal, y los apartaderos de A.Valderas y G. Luengo (Frutas Conchita y Legumbres Luengo en la actualidad). También cuenta con un muelle de ganado accesible únicamente a través de placa giratoria.

La estación cuenta con dos muelles de mercancía, los cuales en principio presentaban zona cubierta y descubierta. Más tarde, el muelle principal se cubrió por

entero, mientras que en el segundo se suprimió la zona cubierta, conservando únicamente la plataforma.

Actualmente la estación cuenta con bastantes menos vías, habiendo sido suprimidas la vía transversal, todas las vías de particulares, la vía de acceso al muelle de ganado y la vía del muelle principal.

Curiosamente, el edificio de Harinas Nistal aún cuenta con vía en su interior, siendo visible el tramo existente entre la portilla y el cobertizo.

Todas estas empresas se vieron afectadas por el cierre de la línea.

Valderrey

Situada en el km 340 de la ruta de la plata, Valderrey fue durante mucho tiempo la última estación de cruce en sentido Astorga, al convertirse Astorga San Andrés en estación de apartadero. Cuenta con tres vías más la del muelle de carga. Mención especial merecen las tres industrias adyacentes a la estación, accesibles todas ellas mediante placas giratorias. Afortunadamente todas las estructuras se conservan en pie, incluso el edificio de retretes. En la actualidad una de sus vías no cuenta con conexión por el lado de Astorga, al instalarse una rampa de carga frontal, suponemos que para carga de material militar, ya que el tramo entre Astorga y La Bañeza fue empleado por el ejército para la realización de maniobras hasta el 2003.

Benavente

Estación de categoría similar a la de La Bañeza, cuenta con vía de rebase, dos vías de estacionamiento, un cocherón, y dos vías para el muelle de mercancías, donde además existen dos grúas. También cuenta con una vía de acceso a la fábrica de harinas. Mención especial merece el muelle de carga pintado con los colores de la UNE de Paquexpress.

La segunda vía de acceso al muelle fue eliminada en su última época de vida. Para Benavente el cierre de la línea supone la pérdida de un nodo principal, ya que por situación geográfica se encuentra en un enclave único en la distribución del noroeste, pero con la pérdida del tren esto se hace más difícil.

Béjar

Para Béjar la pérdida de la línea supuso el único tren que tenía en sus manos y del único tren que pasaba por la localidad, perdiendo así los viajeros capacidad de traslado por dicha línea ya que pasaban a depender totalmente del autobús . Con esto las mercancías desde Béjar sobre la industria textil se pudieron ver también repercutidas por el cierre de la línea ya no disponían de una distribución tan económica como la de antes que resulta ser mucho mejor.

Salamanca

En Salamanca por ejemplo el cierre de la Ruta de la Plata ha dejado sin servicio por ejemplo la línea que tiene acceso directo a las vías y con las que se conseguía una mejor distribución de la remolacha con el cierre de la misma ese mercado se ha casi perdido ya que la distribución ahora la tienen que hacer en camiones y no resulta tan ventajosa como hacerla mediante trenes, lo cual ha perjudicado a la industria local.

3.2 GENERACION DE LINEA DE AUTOBUS.

Respecto a las líneas de autobús podemos ver que son varias las que se han repartido esta ruta ya que no existe una sola compañía que haga el trazado original de la Ruta de la Plata tal y como lo hacía el tren y podemos citar ejemplo como Hermanos Vivas, ALSA , Dainco etc... estas empiezan con el auge de los años 80 del transporte por carretera . Estas líneas de autobús se han quedado con el monopolio ya que no tienen ninguna competencia con respecto al ferrocarril, por lo tanto son ganancias aseguradas las que tienen.

3.3 SILOS DESPARECIDOS (testigos del comercio)

En este apartado podemos ver con varias tablas como han desaparecidos silos y con ello el comercio ,las tablas en las que vamos a hacer una comparativa de los años 50 y la vamos a comparar con unas tablas que registran los silos en la actualidad y

podemos ver como se han clausurado varios de ellos pudiendo así percibir así como el comercio local de trigo , centeno , o a cualquier otro cereal que allí se almacenara se ha visto repercutido ya que muchos de estos silos estaban dedicados al comercio y tenían un importancia dentro de la red de silos del estado de por aquel entonces en tiempos del Régimen, cabe destacar y definir el servicio nacional del trigo antes de ver la comparativa de tablas:

En 1937, en plena Guerra Civil (1936-1939), se establece el Servicio Nacional del Trigo, por el cual el Estado intervenía, ordenaba y regulaba la producción, distribución y precio del cereal. Se canalizaba la producción cerealista a través de silos y fábricas de harinas, lo que dio pie a la muerte y desaparición del tradicional molino harinero. Tal situación precisaba la construcción de silos a través de todo el territorio nacional. Las necesidades de abastecer a un país recién salido de una cruenta guerra, que había esquilado gran parte de los recursos, así como el control ejercido por las autoridades, motivaron la edificación de estas características estructuras, de notorios volúmenes, ubicadas generalmente en lugares accesibles, bien comunicados por vía férrea o carretera.



Figura 3.5 Silo de los años 60. Archivo de la asociación ferroviaria de Zamora.

Lo que contemplamos aquí en la actualidad es un conjunto formado por dos silos de almacenamiento, así como otras dependencias auxiliares, totalizando una superficie aproximada de 6.000 m². El silo más al Este, más antiguo, fue inaugurado el 4 de julio de 1951; posteriormente se le añadiría un segundo silo, de mayor capacidad, ya entrados en los años 60.

Cambios posteriores, nuevos usos y legislación, han motivado el fin de estos enormes silos, que permanecen fuera de uso y a merced del vandalismo desde hace años. Pese a las propuestas vecinales de usos alternativos a favor de la ciudad (centro cívico, lugar de exposiciones...), a lo que al parecer se mostraría dispuesto el Ministerio

de Agricultura (actual propietario), parece que las ideas pasan sin terminar de cuajar. Obviamente, una obra de esta envergadura y magnitud escaparía a las posibilidades del Ayuntamiento local. Se requiere la participación y voluntad de las restantes Administraciones. Pero en tanto se resuelve esa situación y decide qué hacer, el abandono, la desprotección e impunidad, agreden y alteran el conjunto. Los enormes grafitis, que afean sus fachadas, han dañado de manera irreversible los ladrillos. Los daños estructurales, que al momento no son graves, acabaran por serlo de avanzar su estado de abandono.

No es solo el triste espectáculo que recibe el visitante que accede a Alcalá en tren, encontrando las esbeltas moles cubiertas de suciedad, pintura y mugre. Abandono. Es también contemplar el potencial que tienen estas instalaciones, junto con el solar que las acompaña, y verlo desperdiciado. Silos estos que se levantan como mudos testigos de un cercano pasado agrario, popular y atávico, que se resiste a morir ante la indiferencia.



Figura 3.6 *Vista aérea (foto: Bing Maps). Silo de Alcalá de Henares.*

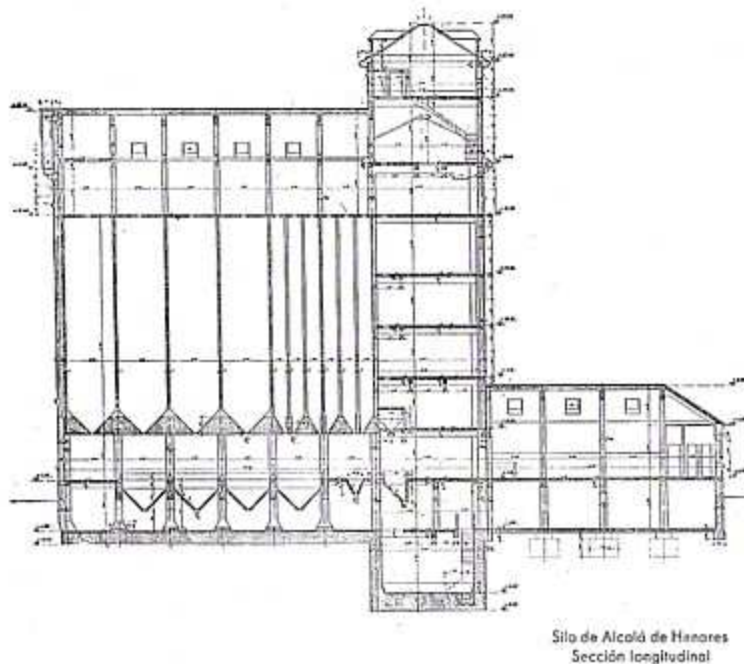


Figura 3.7 Plano de Silo. Archivo General del Museo del Ferrocarril. Madrid

Muchos testimonios de paneristas mayores testimonios de los mayores, su modo de actuar era motivo de muchas quejas y merma de los ingresos de los labradores. Como estos intermediarios entre el fabricante de harinas y los productores de cereales han tenido siempre más unión que estos últimos, dominaba la fijación de los precios y controlaban el mercado de cereales a su antojo. Ejercían una verdadera tiranía sobre los labradores menos pudientes que tenían que vender la cosecha en Septiembre, para hacer frente a los pagos que siempre se acumulaban en este fatídico mes.

Esta lamentable situación fue enseguida comprendida y resuelta de una manera rápida y efectiva fundando en toda España el Servicio Nacional del Trigo. Con ello se cortó de raíz el negocio de los especuladores y logró unificar el precio del cereal a todos los labradores tanto pequeños como grandes.

Los objetivos primarios de la Red Nacional de Silos eran: Posibilitar la compra de toda la cosecha de trigo a los agricultores. Conservar una reserva nacional para garantizar el consumo. Permitir la recepción en puerto del trigo de importación y eventual exportación. Adecuada manipulación del grano y selección y tratamiento de semillas.

Entre los años 1945 y 1986 se construyeron 663 silos y 275 graneros con una capacidad total de 2.684.947 toneladas; en los inicios de la red, hasta 1975, los gastos de ejecución de los silos fueron soportados íntegramente por el organismo triguero, con cargo a los beneficios comerciales, y a partir de entonces con cargo a los Presupuestos Generales del Estado.

Durante todo este período, hasta el 29 de mayo de 1984 (1), el sector del trigo funcionaba en régimen de monopolio estatal, y los otros cereales se encontraban sometidos igualmente a precios de intervención que garantizaban su compra por el Estado a dicho nivel. De esta forma los sucesivos organismos, Servicio Nacional del Trigo (SNT), Servicio Nacional de Cereales (SNC) y Servicio Nacional de Productos Agrarios (SENPA), tuvieron una actuación muy intensa en la compra, almacenamiento y venta de cereales con una utilización muy elevada de la Red Nacional de Silos.

La finalización del régimen de monopolio triguero primero (2), y la posterior incorporación de España en la Comunidad Económica Europea (en la actualidad Unión Europea) en 1986 (3) que supone un cambio profundo en los procedimientos de intervención, que pasan a depender totalmente de la legislación comunitaria, provocan una intervención más limitada, produciéndose una significativa reducción de los índices de utilización de las diferentes unidades de almacenamiento.

Es por ello que en 1985 se realiza un primer estudio sobre las necesidades de la red y se establece una primera Red Básica, bajo el control de la Administración, partiendo de la fijación de unos niveles de intervención teórica en cada provincia y la selección en cada territorio de los almacenes necesarios para su gestión teniendo en cuenta su tamaño, características y ubicación.

Posteriormente la Red Básica de almacenamiento se ha ido ajustando en los sucesivos convenios de encomienda de gestión o colaboración con las diferentes comunidades autónomas, en los que se reservan una serie de unidades que deben quedar destinadas a las necesidades de la intervención de los mercados.

Una vez explicado la red nacional de silos y el Servicio Nacional del Trigo, pasamos a comparar los silos existentes en la década de los años 50 y los que existen en la actualidad, se va a poder apreciar cómo se ha producido un descenso importante en el

número de ellos así como el descenso en la comunidades que atraviesa la Ruta de la Plata por la desaparición del tren, con lo que eso supone para el comercio local que anteriormente hemos visto en algunos casos.

Las siguientes tablas que a continuación mostramos están sacadas de *Temás españoles*, nº292, Red Nacional de Silos1957).

III. RELACION DE LOS SILOS EXISTENTES EN LA ACTUALIDAD DENTRO DEL PLAN DE LA RED NACIONAL.					
1.—Salvatierra.....	Alava.	38.—Arcos de la Frontera....	Cádiz.	91.—Valderas.....	León.
2.—Vitoria.....	»	39.—Bornos.....	»	92.—Balaguer.....	Lérida.
3.—Chinchilla.....	Albacete.	40.—Medina Sidonia.....	»	93.—Tárraga.....	»
4.—La Roda.....	»	41.—Almuradiel.....	Ciudad Real.	94.—Alfaro.....	Logroño.
5.—Madrigueras.....	»	42.—Ciudad Real.....	»	95.—Alcalá de Henares.....	Madrid.
6.—Avila.....	Avila.	43.—Infantes.....	»	96.—Navalcarnero.....	»
7.—Crespos.....	»	44.—Malagón.....	»	97.—Málaga.....	Málaga.
8.—Madrigal.....	»	45.—Manzanares.....	»	98.—Antequera.....	»
9.—Fontiveros.....	»	46.—Valdepeñas.....	»	99.—Caparrosa.....	Navarra.
10.—San Pedro del Arroyo...	»	47.—Almodóvar.....	»	100.—Puente la Reina.....	»
11.—Sanchidrián.....	»	48.—El Carpio.....	Córdoba.	101.—Tudela.....	»
12.—Arévalo.....	»	49.—Bujalance.....	»	102.—Urroz.....	»
13.—Almedralejo.....	Badajoz.	50.—Córdoba.....	»	103.—Arguedas.....	»
14.—Aznaga.....	»	51.—Fuenteovejuna.....	»	104.—Castromocho.....	Palencia.
15.—Villafranca de los Barros.	»	52.—Hinojosa del Duque.....	»	105.—Frómista.....	»
16.—Arroyo de San Serván...	»	53.—Palma del Río.....	»	106.—Osorno.....	»
17.—Olivenza.....	»	54.—Pozoblanco.....	»	107.—Paredes de Nava.....	»
18.—Montijo.....	»	55.—Cañete de las Torres.....	»	108.—Villada.....	»
19.—Mérida.....	»	56.—Córdoba (dos).....	»	109.—Baltanás.....	»
20.—Quintana de la Serena...	»	57.—Peñaroya.....	»	110.—Flechilla.....	»
21.—Zalamea de la Serena...	»	58.—Santaella.....	»	111.—Palencia.....	»
22.—Don Benito.....	»	59.—Belmonte.....	Cuenca.	112.—Alba de Tormes.....	Salamanca.
23.—Briviesca.....	Burgos.	60.—Huete.....	»	113.—Barbadillo.....	»
24.—Roa de Duero.....	»	61.—San Clemente.....	»	114.—Cantalapiedra.....	»
25.—Villadiego.....	»	62.—Tarancon.....	»	115.—Gomecello.....	»
26.—Villaquirán.....	»	63.—Saices.....	»	116.—Peñaranda de Bracamonte	»
27.—Melgar de Fernamental...	»	64.—Villares del Sax.....	»	117.—Ciudad Rodrigo.....	»
28.—Burgos.....	»	65.—Carracosa.....	»	118.—Puente de San Esteban...	»
29.—Lerma.....	»	66.—Torrejuncillo del Rey...	»	119.—Alba de Tormes.....	»
30.—Arroyo de la Luz.....	Cáceres.	67.—Valverde del Júcar.....	»	120.—Cantalapiedra (2.º).....	»
31.—Trujillo.....	»	68.—Figueras.....	Gerona.	121.—Gomecello (2.º).....	»
32.—Valencia de Alcántara...	»	69.—La Bisbal.....	»	122.—Ortigosa de Pestaño.....	Segovia.
33.—Torremocha.....	»	70.—Gudix.....	Granada.	123.—Sangarcía.....	»
34.—Mijadas.....	»	71.—Huéscar.....	»	124.—Segovia.....	»
35.—Alía.....	»	72.—Tocón.....	»	125.—Turégano.....	»
36.—Villamartín.....	Cádiz.	73.—Leja.....	»	126.—Sepúlveda.....	»
37.—Jerez de la Frontera....	»	74.—Pedro Martínez.....	»	127.—Campo de San Pedro....	»
		75.—Jadraque.....	Guadalajara.	128.—Cantalejo.....	»
		76.—Humaes.....	»	129.—Carmona.....	Sevilla.
		77.—Sigüenza.....	»	130.—Marchena.....	»
		78.—Palma del Condado.....	Huelva.	131.—Osuna.....	»
		79.—Rerbegal.....	Huesca.	132.—Utrera.....	»
		80.—Sariñena.....	»	133.—Almazán.....	Soria.
		81.—Tamarite de Litera.....	»	134.—Gómara.....	»
		82.—Huesca.....	»	135.—San Esteban de Gornaz...	»
		83.—Solgva.....	»	136.—Agreda.....	»
		84.—Candasnos.....	»	137.—Calamocha.....	Teruel.
		85.—La Naja.....	»	138.—Bello.....	»
		86.—Andújar.....	Jaén.	139.—Monreal del Campo.....	»
		87.—Linares.....	»	140.—Corral de Almaguer....	Toledo.
		88.—Porcuna.....	»	141.—Villacañas.....	»
		89.—Ubeda.....	»	142.—Mora de Toledo.....	»
		90.—Jaén.....	»	143.—Los Navalmorales.....	»

144.—Ocaña.....	Toledo.
145.—Quintanar de la Orden.....	»
146.—Pantoja Alameda.....	»
147.—Santa Olalla.....	»
148.—Urda.....	»
149.—Yuncos.....	»
150.—Requena.....	Valencia.
151.—Mayorga.....	Valladolid.
152.—Medina del Campo.....	»
153.—Peñafiel.....	»
154.—Tordesillas.....	»
155.—Torrelobatón.....	»
156.—Villalón.....	»
157.—Alejos.....	»
158.—Villar de Frades.....	»
159.—Valladolid.....	»
160.—Esguevillas.....	»
161.—Pozaldoz.....	»
162.—Medina de Rioseco.....	»
163.—Ataquines.....	»
164.—Benavente.....	Zamora.
165.—Fuentesalco.....	»
166.—Toro.....	»
167.—Villalpando.....	»
168.—La Tabla.....	»
169.—Tábara.....	»
170.—Villanueva del Campo.....	»
171.—Fuentelapeña.....	»
172.—Piedrabita de Castro.....	»
173.—Daroca.....	Zaragoza.
174.—Ejea de los Caballeros.....	»
175.—Zuera.....	»
176.—Sádaba.....	»
177.—Tauste.....	»
178.—Viota.....	»
179.—Las Pedrosas.....	»
180.—Piedratajada.....	»
181.—Alagón.....	»
182.—Ariza.....	»
183.—Borja.....	»
184.—Calatayud.....	»
185.—Epila.....	»
186.—Zaragoza Norte.....	»
187.—Zaragoza Sur.....	»

Figura 3.1 Fuente : de *Temas españoles* , nº292 , Red Nacional de Silos 1957.

A continuación vamos a ver las tablas correspondientes a los silos que existen en la actualidad.

RED BÁSICA				Real Decreto 1510/2003, de 28 de noviembre			
Unidades			Capacidad (t)	Unidades			Capacidad (t)
código	localidad	tipo		código	localidad	tipo	
Macrosilos				Silos			
9081	Panorbo	TE	30.000	5010	Arevalo	E	6.600
	BURGOS	1	30.000	5050	Madrigal de las Altas Torres	A	1.850
34141	Paredes de Nava	TV	10.000	5060	Madrigal de las Altas Torres	H	2.800
	PALENCIA	1	10.000		AVILA	3	11.250
37111	Peñaranda de Bracamonte	TC	15.000	9050	Castrojeriz	D	3.250
	SALAMANCA	1	15.000	9060	Lerma	D	3.250
42021	Aliud	TV	30.000	9070	Lerma	SV	5.850
42051	Coscurita	TV	15.000	9080	Miranda de Ebro	B	7.500
42071	Osma-La Rasa	TV	20.000	9100	Roa de Duero	E	4.700
	SORIA	3	65.000	9110	Roa de Duero	D	1.900
47071	Medina de Rioseco	TR	12.000	9120	San Martín de Rubiales	E	4.700
47091	Medina del Campo	TH	20.000	9170	Villaquirán de los Infantes	B	4.000
	VALLADOLID	2	32.000		BURGOS	8	35.150
49011	Barcial del Barco	TV	15.000	24020	Sahagún	E	4.700
49041	Toro	TR	19.000	24040	Santas Martas	E	4.700
	ZAMORA	2	34.000	24060	Valencia de Don Juan	E	4.700
	Nº Macrosilos	10	188.000		LEON	3	14.100
				34040	Carrión de los Condes	A	1.030
				34050	Carrión de los Condes	H	2.800
				34080	Fromista	D	2.850
				34090	Fromista	C	1.650
				34110	Osomo	D	3.350
				34120	Osomo	C	2.200
				34190	Venta de Baños	D	2.600
					PALENCIA	7	16.480
				37040	Cantalapiedra	D	3.250
				37050	Cantalapiedra	C	1.650
				37090	Gomecello	C	3.000
				37090	Gomecello	D	1.900
				37120	Peñaranda de Bracamonte	B	2.500
					SALAMANCA	5	12.300
40060	Cueillar	D	2.850				
40080	San Cristóbal V.	J	4.000				
40100	Sepúlveda	D	4.650				
	SEGOVIA	3	11.500				
42030	Almazán	B	2.370				
42040	Almazán	B	7.500				
42090	Soria	D	3.350				
	SORIA	3	13.220				
47050	Corcos-Aguilarejo	D	3.350				
47080	Medina del Campo	C	1.900				
47100	Medina del Campo	SV	3.000				
47140	Peñañel	C	2.300				
47150	Peñañel	H	2.800				
47170	Simancas	D	3.250				
47210	Villalón	B	4.900				
	VALLADOLID	7	21.500				
49020	Benavente	E	4.700				
	ZAMORA	1	4.700				
	Nº Silos	40	140.200				

Tabla 3.2 Silos existentes en la actualidad ,R.D 1510/2003 de 28 de noviembre

En estas tablas podemos ver como por ejemplo el silo de Alba de Tormes (Salamanca) ha desaparecido, así como el silo existente en los años 60 de Valderas , el cual se vio afectado indirectamente ya que también se suprimieron las líneas que enlazaban con la Ruta de la Plata como son las líneas secundarias de Castilla (FEVE).

Los silos están muy relacionados con los vagones de tren ya que estos se situaban al lado de las estaciones para la posterior comercialización de lo que allí se almacenara (trigo, centeno etc...) con el cierre de la línea de la plata el comercio se destruyó por completo , relegando así las poblaciones a unos niveles ínfimos de subsistencia que en muchos casos fue la causa principal del despoblamiento de algunas localidades .

A parte de la provincia de Salamanca tenemos varios ejemplos en la provincia de Zamora de desaparición de silos como puede observarse en la primera lista de silos correspondiente a la década de los cincuenta existe un silo en La tabla sin embargo en la tabla que ve los silos que existen en la actualidad no existe ya en la provincia de Zamora ningún silo lo que hace sospechar que la desaparición del tren de la Ruta de la Plata a tenido mucho que ver , ya que este silo se encuentra al lado de las vías

.(obsérvese en la fotografía) , esto lo podemos fundamentar gracias a un artículo del periódico local la *Opinión de Zamora* que decía lo siguiente:

dominical / V

Domingo, 3 de abril de 2011 / LA OPINIÓN-EL CORREO

Casa de Ignacio Callego y escuela en los años 70. Vista actual de La Tabla.

La Tabla, un poblado que solo vivió 99 años

La finca, cercana al Puente Quintos y dependiente durante décadas de Villafáfila y después de Granja de Moreruela, se aprovechó durante un siglo del tren y de la venta de grano

de Socorro Mezquita Cordeiro

La finca a sí misma de La Tabla en el siglo X formó parte de la dehesa o corte de Montenegro propiedad del Monasterio de Sahagún que legaba desde Quintanar a la punta del Casar en La Tabla. Era dehesa, la explotación el concejo de Villafáfila para pastos de ganado y leña para las salinas. En el año 1238, este Monasterio se la cambió al Monasterio de Santa María de Moreruela por unas propiedades en Villafáfila y Puebla. Años más tarde, el concejo de Villafáfila que era un señor director sobre dicha dehesa, inicia una serie de pleitos que duran hasta el año 1907 en que el pueblo de La Tabla, pasa a ser de Granja de Moreruela.

Con la desamortización de Mendive en el año 1863, se pasaron a la venta las posesiones de la iglesia y sus instituciones. La finca de La Tabla de 850 hectáreas se dividió en 10 quintales, comprando el abogado de Villafáfila residente en Madrid, Marcelino Trabado que también compró el Pinar y las arboledas del Hoyo en Bóveda. Los años dos siguientes, los condes Antonio Rodríguez Palmito, labrador de Villafáfila.

En Villafáfila era la intendencia que para la construcción del ferrocarril Zamora-Astorga, fue Marcelino Trabado quien mandó hacer que la estación del ferrocarril se construyera en la finca de La Tabla después de un estudio, quedando a Villafáfila la estación de ferrocarril.

La Ley General de Ferrocarriles de 25 de noviembre de 1877 contemplaba el trazo de una nueva línea de ferrocarril mancomunado de Plasencia-Astorga para unirse con la línea de Plasencia a La Coruña, la concesión la empresa M.C. y F. (Madrid a Cáceres y Ferrop) y la inauguración oficial de toda la línea se produjo el 21 de junio de 1896. En día, según la prensa local, «...un larguísimo tren de 100 metros... formado por varios coches de viajeros, un coche especial para los autoridades y dos coches cama para a las 18.30 horas de la estación de Plasencia, acompañando la comitiva los locomotora. En la Estación de Salamanca se celebró una serie de campañas, presidida por el Obispo de Salamanca y asistida por el de Zamora. Desde Plasencia la línea y población se marchó hacia Astorga. Se utilizó que este tren llegó a hacer una marcha media de 60 Km/h.

En esa fecha 21 de 1896, en lo que era la finca de La Tabla, solo habitaban en casas de campo y granjas más de un kilómetro de la estación, entre estas y lo que hay en el campo de Salamanca nacional 630 ha familia, Ignacio Ferreras y Juan Martín.

Mucho trabajo de cambio de esta zona con la llegada del tren. Todas las semanas salían desde La Tabla en un o seis vagones de trigo para Zamora y Salamanca y con motivo de la Semana Santa, fiestas y fiestas de feria, la compañía de ferrocarril tenía trenes especiales para Zamora, Salamanca, y Astorga. El billete de ida y vuelta, a Zamora tenía 3,15 pes. en 2º y 2,25 pes. en 1º.

Por real decreto del 13 de agosto de 1898, se aprueba una carretera de 1ª orden que partiendo desde Bóveda de las Moreruela y pasando por la zona de La Tabla a Villafáfila y Villalba de Campos, terminando en la estación de La Tabla.

El 16 de junio de 1897, por una ley aprobada en el Senado, figura la inclusión en el plan general de carreteras de una que, partiendo de Tabara, vaya a terminar en La Tabla. El 13 de diciembre de 1918 sale publicado que por la dirección general de Obras Públicas, se ha adjudicado definitivamente la obra de la línea para la construcción de un puente sobre el río Tago (Quintero) en la carretera de Tabara a La Tabla, a Manuel Terreiro Tabara.

En el año 1913, Miguel Martínez García (Larrosa S.L.) Industrial de Salamanca, le compra a la familia Trabado la finca de La Tabla y el Pinar del Tago con su caudal en Bóveda. Reforma las arboledas, y construye una central hidroeléctrica para dar servicio de electricidad a los pueblos de la zona. En el año 1939, solicita la construcción de una línea de alta tensión, que partiendo de Salamanca, termine en una línea de alta tensión La Tabla. La línea de alta tensión tenía 15.000 voltios. Por los años 1942 se compraron los hermanos Ferreras: Ignacio de Bóveda de la Ribera, Alodia de Bóveda en el año 1974.

En el año 1938, se suprimen los quintales que el Servicio Nacional del Trigo compra en Tabara y Villafáfila y se crea un servicio al pueblo de La Tabla. El mismo comienzo entre los años 1950-60.

Después años en La Tabla se establecieron actuaciones de material de construcción, abonos minerales, aceites y carbón desde se abastecían los pueblos del entorno. También estaba la cantina de Rosal Trabado.

Completado la primera que el año anterior la había hecho el pueblo de Villafáfila los vecinos de La Tabla, el 26 de abril de 1950 se celebró una fiesta en honor de la Virgen de Fátima. Fue día, los vecinos de Villafáfila marcharon en Virgen de Fátima hacia La Tabla donde asistieron por parte de los pueblos de alrededor como Villafáfila, Orosa, Salamanca y Bóveda. A la vez de la tarde se celebró la Santa Misa y a las cinco de la tarde se cerró el Santo Rosario y el Ave María, iniciando los momentos el regreso para sus pueblos. Seguir la fiesta de ese día, asistieron más de 5.000 personas.

Aunque no hay datos estadísticos del año 1960 donde estaba el pico más alto de población, en la encuesta de censo oficial de 1960 eran más de 200 habitantes. En el año 1970 había empadronados 8 familias y 37 habitantes, en el año 1980 eran 4 familias y 21 habitantes. El último en vivir continuamente en La Tabla fue Ignacio Callego Carbajal, trabajador del silo, que al jubilarse en el año 1995 se fue a vivir a Zamora, aunque su familia sigue conservando la casa y empadronada allí.

A partir de los años 1965-88 fueron cuando los negocios y en el mes de octubre de 1988, el gobierno aprueba el cierre de varias líneas de ferrocarril por dificultades, entre ellas las de Salamanca a Astorga, y el día 1 de enero de 1987 dejaron de funcionar los trenes por vía.

Con los datos anteriores, se ve que La Tabla se vivió 100 años (año 99).

Fuente: Colección Diplomática Monasterio de Sahagún, Obis Rodríguez Rodríguez, Manuel de la Granja Alfonso, Parroquia de Bóveda, Cámara de Comercio de Zamora, El Correo de Zamora, ferrocarril, Revista de Investigación española y americana (38-67-589).

Figura 3.8 El Dominical

de *La Opinión de Zamora* , 3 de abril de 2011 , Mezquita , p.2.

También en esa misma localidad encontramos que el único trabajador existe en el silo se jubila en el año 1995 , justo con el cierre del tren de mercancías sobre la Ruta de la Plata, y esto aparece también reflejado en el periódico de *La Opinión de Zamora* diciendo lo siguiente: “El último en vivir continuamente en La Tabla fue Ignacio

Gallego Carbajo, trabajador del silo, que al jubilarse en el año 1995 se fue a vivir a Zamora” (Dominical de *La Opinión de Zamora*, 3 Abril 2011)

Por el cierre del tren este pueblo solo pudo vivir 99 años , condenado al fracaso por el cierre de la línea .

Estos son solo algunos ejemplos documentados que existen de las consecuencias negativas del cierre de la Ruta de la Plata pero hay muchos más que se han visto indirectamente afectados.

Los silos han sido grande testigos de cómo su futuro se iba mermando poco a poco por la falta de tren en la distribución de su contenido.

CAPITULO 4:

¿HAY LUGAR A LA REAPERTURA? FUNDAMENTOS EN PRO DE LA REAPERTURA.

Mediante un estudio podemos deducir que si, y lo vamos a exponer de la siguiente manera, primero vamos a fundamentar con el plan PEIT la reapertura del corredor del oeste y mediante un estudio de las diferentes Cámaras de Comercio afectadas por el cierre de la Ruta de la Plata más adelante expondremos diferentes estudios realizados por otros autores. A favor de la Ruta de la Plata.

4.1 ESTUDIO REALIZADO POR LAS CAMARAS DE COMERCIO DE LAS ZONAS AFECTADAS POR LA RUTA DE LA PLATA

Hoy, en pleno siglo XXI, nuestra reivindicación va más allá y se centra en la construcción de un moderno corredor ferroviario, entre Gijón y Algeciras, siguiendo el trazado de las vías férreas (en servicio o fuera de servicio) actuales.

Este nuevo corredor ferroviario encaja, además, plenamente en las directrices de la Unión Europea en materia de transporte sostenible y en los objetivos generales del Plan

Estratégico de Infraestructuras y Transporte de España (PEIT) 2005-2020 porque:

- 1) Se convertiría en la columna vertebral de las comunicaciones en las tierras occidentales españolas, contribuyendo, eficazmente, a impulsar su desarrollo dentro de la fachada atlántica de Europa occidental
- 2) Posibilitaría el desarrollo de nuevos ejes transversales entre las redes ferroviarias de Portugal y España y la articulación del espacio de la franja oeste española mediante su conexión con Galicia y con Portugal, creando un espacio fronterizo de desarrollo y cooperación internacional.
- 3) Serviría para descongestionar los tráficos ferroviarios Norte-Sur con paso por Madrid.
- 4) Conectaría Zonas de Actuación Logística de gran importancia en el eje de la Ruta de la Plata e incrementaría el potencial de suelo industrial en el corredor como elemento tractor de nuevas inversiones.
- 5) Permitiría la descongestión de las autovías actuales, tanto en el transporte de mercancías como de viajeros, con el consiguiente ahorro en los costes de mantenimiento de las mismas.
- 6) Conseguiría minimizar el impacto ambiental de nuevos corredores y una reducción radical de emisiones contaminantes, gracias al reenfoque y ajuste del transporte por camión y su integración necesaria en esquemas complejos, efectivos y sostenibles (fomento de la intermodalidad).

Con esta propuesta que se formula basada en conceptos de intermodalidad, se garantizaría, además, el mantenimiento zonal de la capacidad instalada de transporte por carretera permitiendo su evolución e implicación hacia nuevos modelos de transporte sostenible.

- 7) Generaría nuevas oportunidades de intercambios entre los puertos marítimos atlánticos del Norte (La Coruña, Vigo, Gijón y Avilés) con los del Sur (Huelva, Cádiz, Sevilla y Algeciras).

8) Facilitaría conexiones directas del Norte de Marruecos con la Europa Atlántica, abriendo un nuevo eje transnacional e intraeuropeo desde perspectivas hoy día irrealizables.

En razón de las anteriores conclusiones, la Conferencia de Cámaras de Comercio, Industria y Navegación de la Ruta de la Plata solicita al Ministerio de Fomento la inclusión en la próxima revisión del Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT) de un moderno corredor ferroviario que una el Norte con el Sur peninsular, entre Gijón y Algeciras, dedicado al tráfico de mercancías y viajeros, con vocación intermodal y con proyección de corredor logístico intraeuropeo en el vector Sudoeste Atlántico y como haz distribuidor norte-sur de ejes transversales en el ámbito del Oeste Ibérico. Este manifiesto queda abierto a las adhesiones de todas las Administraciones, Partidos políticos, Entidades y Asociaciones que compartan y apoyen la anterior petición. Lo que se manifiesta en Salamanca, a 6 de noviembre de 2009.

4.1.1. Justificación del Trabajo y Objetivos planteados

Este Consultor ha sido designado por la “Conferencia de Cámaras de la Ruta de la Plata” que promueve, desde bases fuertemente arraigadas en el mundo empresarial del territorio afecto, el desarrollo de un estudio de pre-factibilidad a efectos de disponer de un documento sintético y actualizado que permita fundamentar con solidez la reivindicación de reapertura del servicio ferroviario, así como establecer la mejor estrategia de presentación de dicha reivindicación ante las Administraciones competentes, de lo que en su día fue el “Ferrocarril del Oeste”.

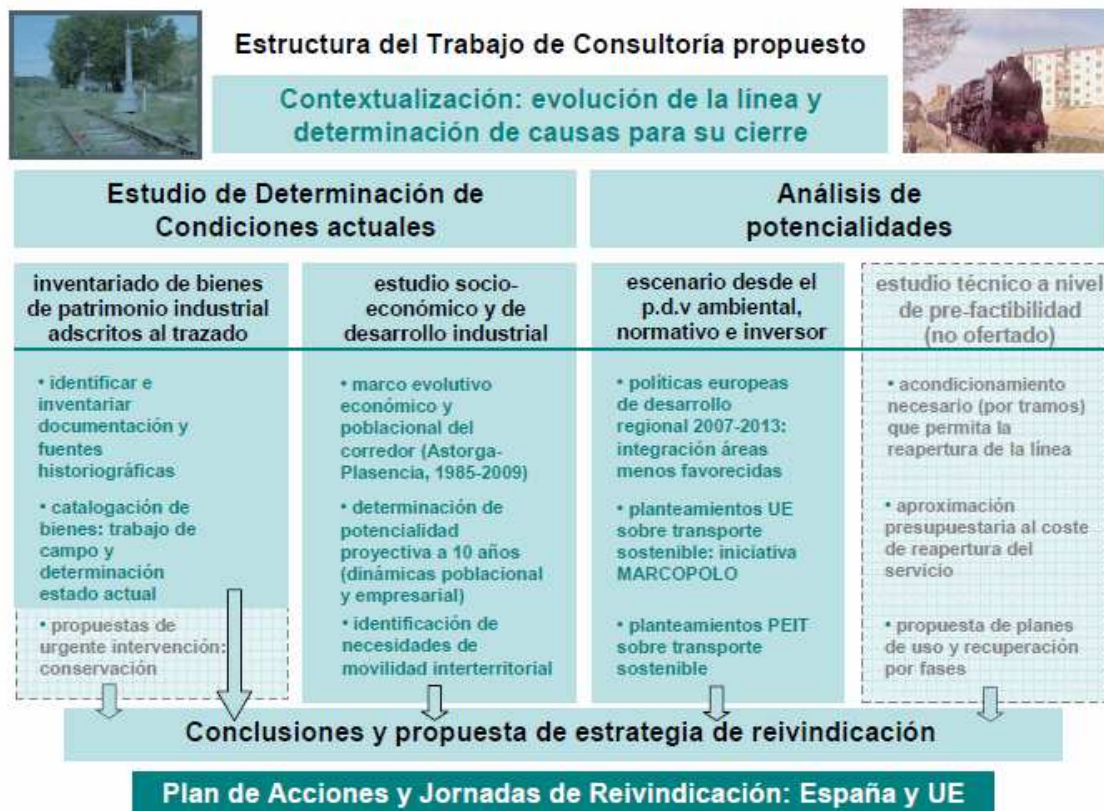


Figura4.1 , Fuente : *Estudio de las cámaras de comercio involucradas en la Ruta de la Plata.*

4.1.2. La Ruta de la Plata como eje de “movilidad transversal”

Trascendiendo aspectos culturales y purismos históricos, la «Ruta de la Plata» ha sido el principal eje de comunicación del oeste peninsular. La denominación «Ruta de la Plata» proviene de la distorsión del nombre árabe «*bal'latta*», que quiere decir «*camino enlosado*». Esta funcionalidad parece ya desarrollada a través de una ruta natural en tiempos anteriores a la romanización y ligada a la trashumancia, aspecto que ha seguido en práctica (si bien notablemente mermado en los últimos tiempos) hasta nuestros días.

Tal “funcionalidad” primigenia propició unos incipientes intercambios comerciales entre el norte y el sur de la península Ibérica. Antes incluso de la llegada de Roma ya se acarrea el oro y el estaño desde las minas del norte a la legendaria Tartessos y a las colonias fenicias. Sobre estas sendas primitivas, el Imperio romano construyó con ánimo de dotar de pervivencia la funcionalidad del corredor.

4.1.3. Funcionalidad histórica del corredor como eje de movilidad interregional del oeste y vocación hacia el tráfico de mercancías.

Más allá de su “funcionalidad” y “límites espaciales” primigenios, actualmente hay que visualizar el corredor como el conjunto de polos urbanos entre la costa cantabro-atlántica y el sudoeste peninsulares lo que describe un sistema territorial con más de mil kilómetros de longitud que pueda fomentar el desarrollo integrado y sostenible de la zona, primando el concepto de función estratégica que inequívocamente tiene el corredor “Ruta de la Plata” al vertebrar y comunicar entre sí de manera directa y superando trasnochadas concepciones de planificación *radiocéntrica* de las redes del transporte terrestre, la parte más occidental de España.

4.1.4. Sistema Territorial con potencial de cohesión interregional y entre fachadas marítimas. La necesidad de evolucionar hacia modelos de Transporte Sostenible en Europa

Europa se plantea la necesidad de propiciar fuertes restricciones en la emisión de CO₂ y en la lucha contra el calentamiento global planetario, parte importante del cual se produce por los motores de combustión, que hoy conforman la arquitectura tecnológica del transporte convencional por carretera.

La previsión de transportes en UE



Cambio hacia un modelo sostenible

- directivas dirigidas a optimizar los tráficos rodados en UE;
- impactos de las europolíticas de reducción del CO₂;
- incremento estructural costes de los carburantes; y,
- aumento exponencial de los peajes en Europa

hacen **insostenible el mantenimiento / expansión de los corredores**

viales de largo recorrido como esquemas **COMPETITIVOS** de movilidad de mercancías en la UE

Argumentos clave para el impulso de nuevas estrategias y tecnologías de operación en materia de transporte sostenible: *Autopistas del Mar* y *Ferroustage*:



Figura4.2 Fuente Cámara de Comercio de Salamanca.

Las “Autopistas del Mar” basan su arquitectura funcional en la cooperación entre transporte terrestre convencional (camión) y el transporte marítimo, permitiendo literalmente embarcar camiones y pasar al modo marítimo los trayectos largos, aprovechando la flexibilidad del camión en la distribución capilar.

Solo si el transporte rodado, el SSS y el MOS trabajan conjuntamente se podrá incrementar de forma sostenible la capacidad de los países miembros de la Unión para transportar mercancías por vía marítima, sin que aumente el deterioro de la calidad de vida y del medioambiente.

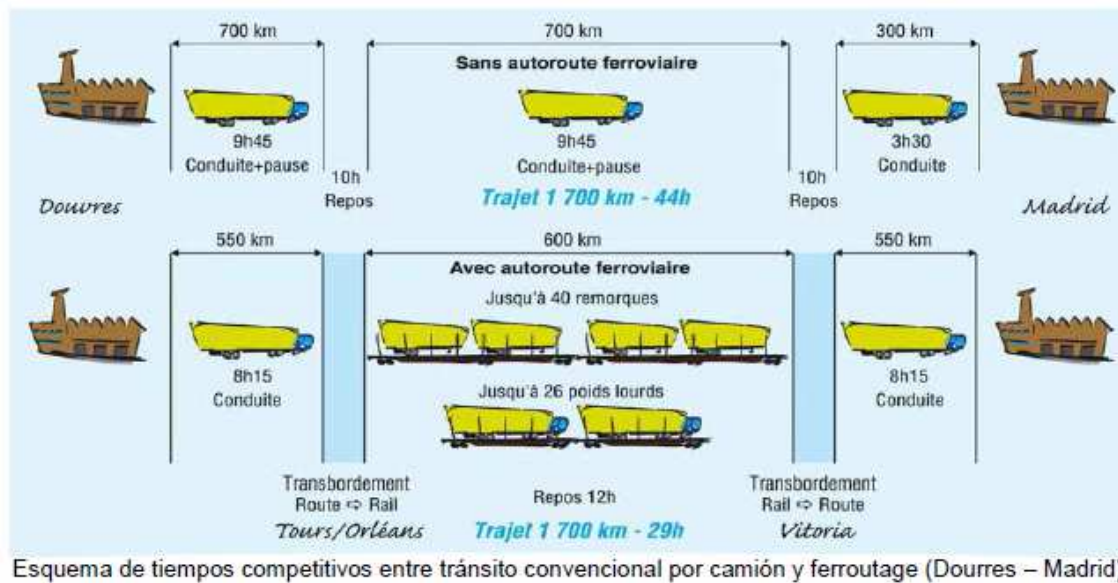


Figura4.3 fuente: estudio de las Cámaras de Comercio Ruta de la plata

Se puede definir el “ferroutage” como un sistema de transporte de camiones (completos o cajas) sobre plataformas ferroviarias y es uno de los sistemas que mejor pueden realizar este proceso de co-modalidad, eliminando camiones de las carreteras, pero asegurando la flexibilidad de la capilaridad de este medio.

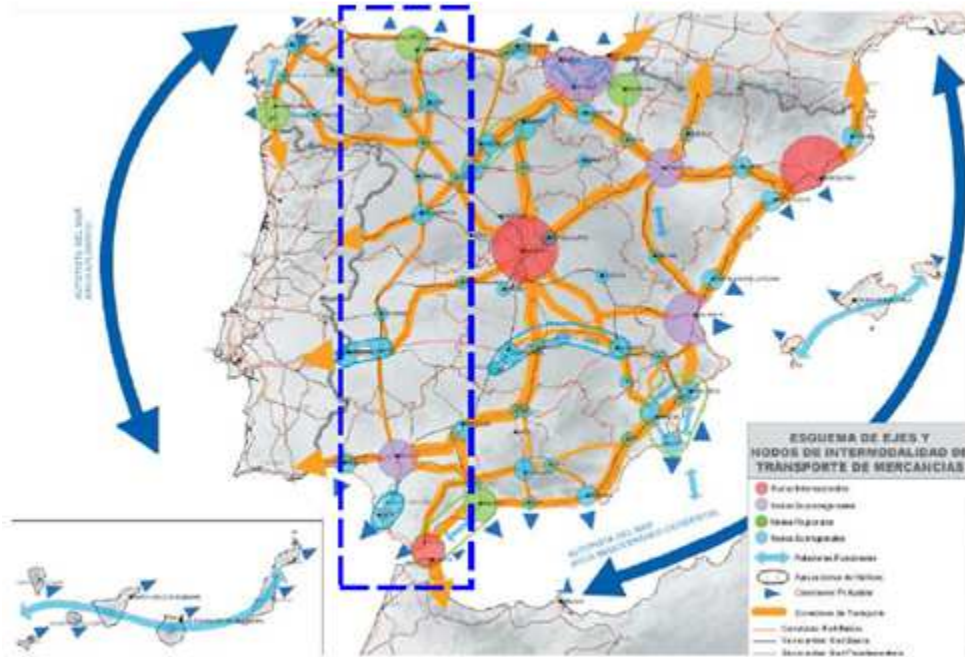
4.1.5. Los nodos de cabecera: puertos como elementos tractores España como plataforma logística del Sur de Europa

La posición geográfica de España, como país periférico y puente entre Europa, América

Latina y África, imprime un carácter especialmente destacado a los servicios de transporte, aumentando el potencial de crecimiento de su actividad. Para dar respuesta a las necesidades que esta situación genera, los servicios de transporte requieren de una adecuada red de infraestructuras, y de las medidas tendentes a hacer efectiva la tan necesaria comodidad.

España es el país de la Unión Europea que cuenta con mayor longitud de costa (8.000 Km.), lo que unido a su situación geográfica próxima al eje de importantes rutas marítimas, está produciendo un afianzamiento progresivo como área estratégica en el transporte marítimo internacional y como plataforma logística del Sur de Europa.

La “Ruta de la Plata” presenta unas características especialmente interesantes, dado que conecta dos espacios de “cabecera” norte y sur que comparten el hecho de tratarse de territorios litorales, dotados de infraestructuras portuarias modernas y en procesos de ampliación / integración como elementos o nodos del denominado “Cinturón Mundial del Comercio” en la economía globalizada del s. XXI.



Esquema de Ejes y Nodos de intermodalidad de transporte de mercancías.

Figura 4.4 , fuente : Estudio de las Cámaras de Comercio Ruta de la Plata.

En base a todo lo anteriormente expuesto en el propio PEIT se valida plenamente el potencial del corredor “Ruta de la Plata” en el contexto de su planificación de Ejes y Nodos de intermodalidad en cuanto al transporte de mercancías. La planificación PEIT ya incluye entre los principales “nodos” a acometer en el ámbito de su desarrollo, los siguientes:

- El nodo *suprarregional* (de rango 2): Sevilla;
- El nodo *Regional* (de rango 3): Ciudad Astur (Oviedo, Gijón, Avilés); y,
- Como nodos *Subregionales* (de rango 4): Mérida, Badajoz, Cáceres, Salamanca, Zamora, Benavente, Astorga y León

Además, en la visión ampliada del corredor con proyección hacia el Estrecho, se incluiría también un nodo Internacional (de rango 1): Algeciras; y, los de rango 4, Cádiz y Huelva.

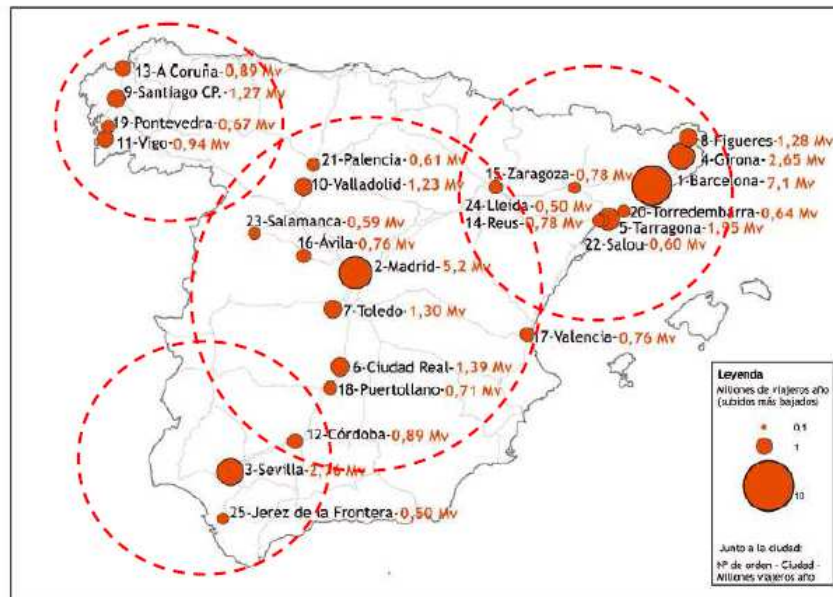
El factor de transversalidad territorial; la interconexión entre fachadas portuarias sur atlántica y cantábrica (y sus puertos); y, el modo ferroviario sobre el que se plantea la arquitectura del corredor, estructuran a éste en las líneas fundamentales que establece el PEIT.

Adicionalmente, este corredor en su proyección sur – norte interconecta con los siguientes ejes viarios perpendiculares de alta capacidad también priorizados en el PEIT:

- Sevilla – Algarve portugués (en Huelva)
- Madrid –Reg. Centro Sur de Portugal (en Badajoz)
- Irún - Reg. Centro Norte de Portugal (en Salamanca)
- Eje del Duero: Soria – Oporto (en Zamora)
- A 52 Autovía Rias Bajas: Madrid - Vigo (en Benavente)
- A 6 Autovía Madrid – A Coruña (en Astorga)
- A 231 Irún – Galicia (en León)
- A 8 Autovía del Cantabrico (en Ciudad Astur)

Lo que incide en la indudable proyección intermodal del mismo.

Tráfico de Pasajeros



El modelo de las "cuatro coronas" ferroviarias basadas en polos de centralidad socio-económica. Fuente: Observatorio del FFCC, 2007

Figura4.5 : Fuente Observatorio de ferrocarriles 2007

A excepción dada de Sevilla (polo de centralidad en la "corona" andaluza; y, salamanca (nodo tributario en la "corona" de Madrid, vía Avila) este modelo ferroviario, el resto de nodos del corredor de La Plata no parecen presentar condiciones de especial significación en el contexto de los tráficos nacionales.

4.1.6. Tráfico de Mercancías

En el transporte ferroviario de mercancías en el que tradicionalmente han intervenido operadores privados, muestra un máximo histórico (medido en toneladas) en 1974 (crisis del petróleo) con 49 millones de toneladas transportadas; y, un mínimo de 26,9 millones en 1993 (crisis cíclica). Posteriormente el tráfico se recupera estabilizándose en torno a los 30 millones de toneladas/año.

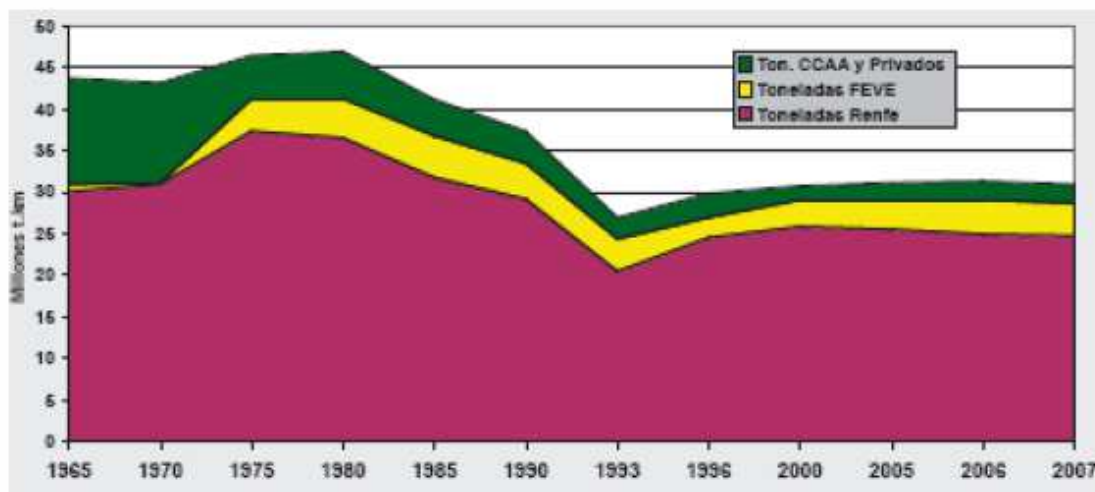


Gráfico 4.1 Fuente: Observatorio del FFCC en España. Informe 2007

Sin embargo, la demanda de transporte de mercancías en España ha ido creciendo exponencialmente, lo que implica una más que drástica reducción de la cuota del transporte de este modo de transporte, como reflejo de un modelo globalizado de paso de la gestión de mercancías al modo carretera / camión.

4.1.7. Potencialidad de Tráficos

Tráficos en tránsito: aquellos susceptibles de un encaminamiento alternativo (hacia y desde UE Atlántica) en base a una novedosa concepción intermodal: *camión-ferrocarril-barco-camión* con arquetipo en el concepto de “Autopistas del Mar”, dado que el corredor del ferrocarril del oeste tendría utilidad como alternativa de encaminamiento al paso de frontera actual por Irún en transporte camión.

Tráficos propios: los que afectan propiamente al corredor y los territorios que atraviesa. Los tráfico existentes que hoy se encaminan en convencional por la A 66 (Ruta de la Plata)

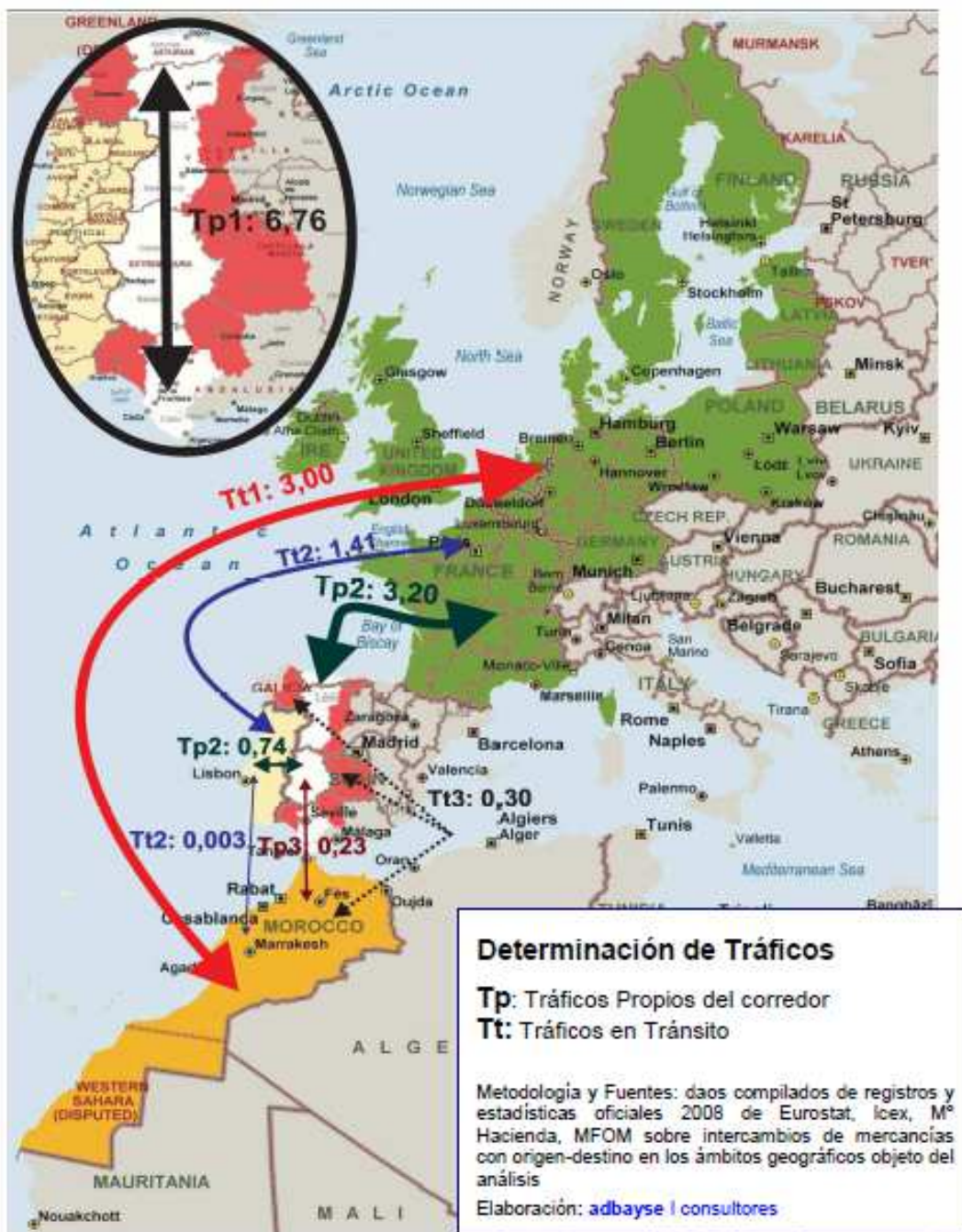


Figura 4.6 :Fuente : Eurostat , Icx, Ministerio de Hacienda (adbayse consultores)

La propuesta de las Cámaras de Comercio y varias sociedades son las siguientes: Implementación de una línea ferroviaria para el tráfico de mercancías y con potencialidad a determinar para el tránsito de viajeros en el ámbito regional; con vocación intermodal, en plena adherencia a los preceptos de la CE en materia de transporte sostenible en Europa; mediante articulación de un sistema de transporte combinado de *Ferroustage / SSS* con proyección de

corredor logístico intraeuropeo en el vector Sud-Atlántico y como haz distribuidor norte-sur de ejes transversales en el contexto del Oeste Ibérico.

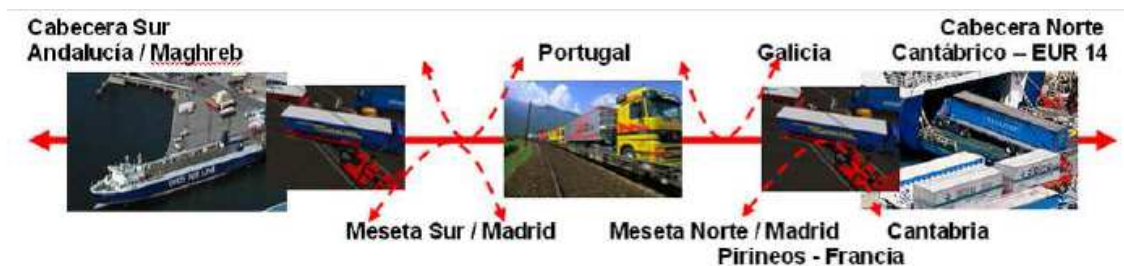


Fig4.7 Fuente: Cámara de Comercio Salamanca

Se articularía esta propuesta a un doble nivel en el ámbito del corredor estudiado:

1. Un corredor central con cabeceras en Sevilla y Gijón, dotada de instalaciones intermodales de primer nivel (paso camión – ferrocarril y ferrocarril - ferrocarril) en: Salamanca y León; apoyadas por instalaciones complementarias de captación en Plasencia y Benavente (camión – ferrocarril)
2. Con derivación “oeste” (vinculación a Galicia) y nodo director en Zamora. Y, puntos complementarios de captación intermodal y encaminamiento en Benavente (Rías Bajas) y Astorga (Rías Altas) respectivamente.

Todo lo anterior comentado es un estudio de lo que podría ocurrir con el plan de infraestructuras anterior al Pitvi ahora el nuevo gobierno sostiene un AVE a L/P es decir : Ana Pastor, ministra de Fomento, ha presentado la propuesta de integrar este corredor en la Red Transeuropea de Transportes. Se considera que ésta es una de las líneas férreas de nuestro país a la cual se debería destinar la suficiente financiación. Aún así, se trata de un proyecto a largo plazo.

El recorrido para esta posible línea de Alta Velocidad iría desde Extremadura hasta Asturias, atravesando las provincias de Badajoz, Cáceres, Salamanca, Zamora, León y hasta la ciudad asturiana de Gijón.

La red ferroviaria de infraestructuras que pretende el gobierno la podemos ver en el siguiente esquema:



Figura 4.8 Fuente: Ministerio de Fomento.

Destaca la inclusión de un nuevos corredores teóricamente de alta velocidad; aunque no hay detalles en todos los nuevos corredores sobre de qué tipo de infraestructura estamos hablando es decir de que velocidades máximas se habla o qué número de vías; Nuevo Corredor entre Plasencia y León, que sería la reapertura de la vía de la plata ferroviaria. No se sabe si esto implicaría la renovación la infraestructura existente para vía única para 160 km/h o una nueva traza, con un diseño para AVE a 250 km/h.

4.2 ESTUDIO ECONMICO SOBRE LA REPAERTURA SEGUN DATOS DEL PROF. LUIS ALISTE HERNÁNDEZ.

Teniendo como referencia el estudio efectuado por el profesor Luis Aliste Hernández (17-12-99), que cifra el coste de la rehabilitación necesaria para la reapertura en unos 35.000 millones de pesetas (210,35 millones de euros), de los que la mitad

serían para el túnel de Béjar, he elaborado mi propio estudio sobre el probable coste actual de la inversión que se precisaría para reabrirlo al tráfico, basándome en hechos recientes en algunos casos históricos que tienen afinidad directa o indirecta con esta línea, los cuales paso a desarrollar a continuación:

4.2.1. Modernización de la línea Ávila-Salamanca.

El 11 de abril de 1997, RENFE, la Junta de Castilla y León, las Diputaciones de Ávila y Salamanca y los ayuntamientos de ambas capitales, firmaron un convenio de colaboración para la rehabilitación de la línea, con una inversión de 12 millones de euros, más otros 1,80 millones de euros financiados por RENFE para implantación de un sistema de regulación de tráfico por radio, la automatización con semibarreras automáticas de 3 pasos a nivel y el tratamiento y mejora de estaciones.

El 17-07-01 suscribieron nuevo convenio para invertir otros 2,5 millones de euros, financiados conjuntamente por la Junta de Castilla y León y RENFE en un 25 y 75 por ciento, respectivamente, para dotar a esta línea de 111 km de un sistema de Control de Tráfico Centralizado (CTC).

Los trabajos de rehabilitación, concluidos en 1998, consistieron en la sustitución del carril de 45 kg/m en barra corta, de las traviesas de madera con tirafondos y del balasto de varios tipos de piedra, por carril de 54 kg/m sobre traviesas del tipo RS de hormigón bloque con sujeciones tipo P-1 y P-2 y balasto silíceo homologado de las canteras de Ávila y Guijuelo. Además, se construyeron cunetas, se sanearon las trincheras, se mejoraron los andenes y los pasos a nivel, suprimiéndose los más peligrosos, y se instaló cable de fibra óptica para la mejora de las telecomunicaciones.

Los materiales de vía instalados procedían de las sustituciones llevadas a cabo en tramos del Corredor del Mediterráneo y en variantes.

La rehabilitación de la línea ha permitido la puesta en servicio desde 1999 de un Tren Regional y 5 TRD (Trenes Regionales Diesel) con sistema de basculación activa que invierten unos 60 minutos entre Ávila y Salamanca y 2 horas y 20 minutos entre Salamanca y Madrid, tiempos éstos inferiores en casi una hora a los prestados

anteriormente por los Automotores y ahora competitivos con la carretera. Los TRD basculantes circulan a una velocidad media de 130 km/h entre Peñaranda de Bracamonte y Salamanca y a 110 entre Salamanca y Ávila a pesar de los difíciles últimos 38 km. antes de esta última capital y con un aceptable nivel de confortabilidad.

Esta línea tiene unas características análogas al tramo actualmente cerrado de la “Ruta de la Plata”, aunque con un trazado más sinuoso y con pendientes superiores entre San Pedro del Arroyo y Ávila (38 kilómetros), similar al de la zona de Béjar.

4.2.2 Renovación de vía de los tramos Mérida-Guareña y Zafra-Almendralejo.

El Ministerio de Fomento en nota de prensa de fecha 19-05-03 informa de la Colocación de las primeras traviesas de las obras de renovación de vía en los tramos Mérida-Guareña y Zafra-Almendralejo (60,2 km), consistentes en la instalación de “traviesa polivalente de hormigón monobloque, carril de 54 kg/m en barra larga soldada y balasto silíceo”, sustituyéndose en todas las estaciones los actuales desvíos tipo “A” por otros nuevos tipo “C” soldables, con una inversión de 36,5 millones de Euros.

Las obras forman parte del Programa de Mejora de la Red Convencional del PIT 2000-2007, que contempla actuaciones a realizar en un total de 298,6 km de la red ferroviaria interior de Extremadura, en los siguientes trayectos: Villanueva de la Serena-Zafra; Zafra-Llerena; Zafra-Fregenal de la Sierra y Cáceres-Valencia de Alcántara.

Asimismo, informa del inicio de las obras de instalaciones de seguridad y CTC (Control de Tráfico Centralizado) en los tramos Villanueva de la Serena-Mérida (59 km) y Mérida-Zafra (66 km), con una inversión de 12,5 millones de euros.

4.2.3. Inauguraciones de tramos de la Autovía de la Plata (A-66)

El Ministerio de Fomento en nota de prensa de fecha 07-11-02 informa de la Inauguración del tramo Mérida-Almendralejo de la Autovía de la Plata, de 30,75 km de longitud y en el que se han invertido 87,7 millones de euros. Asimismo, en nota de 03-02-03 Fomento informa de la inauguración del tramo Puerto de Béjar-Aldeanueva del

Camino de la Autovía de la Plata, con una longitud de 17,2 km y en el que se han invertido 71,4 millones de euros.

4.2.4. Opciones posibles para la reapertura del tramo Astorga-Plasencia de la vía “Ruta de la Plata”.

Dado el lamentable estado en que actualmente se encuentran la infraestructura e instalaciones de este ferrocarril después de varios años fuera de servicio, exige que se invierta en él lo suficiente para que permita su puesta de nuevo en funcionamiento, y para ello consideramos que existen tres opciones, si descartamos de antemano su reconversión en LAV:

- a) Rehabilitación del trayecto con material de desecho procedente de otras renovaciones, como en la línea Ávila-Salamanca.

- b) Renovación integral de la infraestructura (plataforma, vía, traviesas y balasto) tipo red ferroviaria interior de Extremadura.

- c) Renovación como la anterior pero con algunas rectificaciones de trazado de la vía y otras mejoras en la zona de Béjar y otros puntos concretos del recorrido, para conseguir altas velocidades medias.

4.2.5. Inversiones necesarias. (Astorga-Plasencia)

El método utilizado para calcular la cuantía de las inversiones necesarias en el tramo de 330 km entre Astorga y Plasencia para su reapertura se basa en los costes de las rehabilitaciones y renovaciones descritas en los puntos anteriores, mediante un análisis comparativo con los mismos y por un sistema de proporcionalidad, obteniéndose los siguientes resultados:

ALTERNATIVA A)

Infraestructura y vía 45 millones de euros. (El trayecto Ávila-Salamanca es un tercio del de la “Ruta de la Plata” y precisó de una inversión de 12 millones de euros para su

rehabilitación, pero como ésta se realizó en 1998, el coste actual de la misma habría que incrementarlo en un 25% por su posible encarecimiento, resultando un coste actualizado de 15 millones de euros, por lo que sólo habría que multiplicarlo por 3 para conocer el coste de la rehabilitación de los 330 km de la “Ruta de la Plata”) Instalaciones de Seguridad y Comunicaciones 8,25 millones de euros. (Las instalaciones de seguridad y control de la circulación en el trayecto de referencia precisaron de una inversión de 2,5 millones de euros, coste éste que lo incrementamos un 10% hasta los 2,75 millones de euros por haberse efectuado la instalación del CTC recientemente, y como en el apartado anterior también habría que multiplicarlo por 3 para conocer la inversión necesaria al respecto en esos 330 km) Rehabilitación de estaciones y barreras pasos a nivel 6,75 millones de euros. (Resultado de multiplicar también por 3 el incremento en un 25% de la inversión de 1,80 millones de euros, financiada por RENFE, con los fines que se indican en el punto 1) Inversión total 60 millones de euros (sólo 10 mil millones de las antiguas pesetas) .

Cantidad realmente minúscula si la comparamos incluso con lo que costó el tramo de Puerto de Béjar-Aldeanueva de la Autovía de la Plata o las inversiones que se están efectuando en Extremadura en su red ferroviaria convencional. Véase la nota de prensa de Fomento con más datos e información al respecto.

Es obvio que posiblemente se incrementaría en algún millón más si se quisieran suprimir pasos a nivel, pero aún así la cifra seguiría siendo tan exigua como para que no se considerase factible su financiación.

ALTERNATIVA B)

Infraestructura y vía 200,75 millones de euros.

(La renovación integral de los tramos Mérida-Guareña y Zafra-Almendralejo, también de trazado similar al de la “Ruta de la Plata”, suponen un total de 60,2 km con una inversión de 36,5 millones de euros.

Si el tramo Astorga-Plasencia de 330 km, que es cinco veces y media más, lo renovásemos también integralmente, el coste de la inversión a realizar sería el resultado de multiplicar 36,5 por 5,5) Instalaciones de Seguridad y Comunicaciones 33 millones

de euros. (Basandonos en el coste de la instalación del CTC en los 125 km de los tramos Villanueva de la Serena-Mérida y Mérida-Zafra, que es de 12,5 millones de euros, con una sencilla regla de tres obtendríamos el coste para los 330 km de Astorga-Plasencia) Rehabilitación de estaciones y barreras pasos a nivel. 6,75 millones de euros. (Basandonos en la alternativa a) destinaríamos la misma cantidad a este concepto, salvo que el estado de las estaciones y la necesidad de suprimir pasos a nivel, requiriese una mayor inversión) Inversión total 240,5 millones de euros (40 mil millones de las antiguas pesetas). Considero que sería mejor alternativa que la a) y el incremento de coste se compensaría con unas prestaciones superiores, más acordes con una planificación de futuro para este ferrocarril.

ALTERNATIVA C)

Difícil de cuantificar por desconocerse obviamente las necesarias mejoras del trazado de la vía a efectuar y la decisión final sobre la zona de Béjar (túnel o mantenimiento del trazado actual reformado).

Conclusiones de este estudio económico en particular: No podemos basarnos únicamente en criterios de rentabilidad para tomar la decisión de reabrir o no el tramo cerrado del ferrocarril “Ruta de la Plata”, por cuanto la línea Avila-Salamanca antes de su rehabilitación también era claramente deficitaria y ahora sus expectativas son mucho mejores pero después de que se ha invertido en su modernización, por eso el tipo de renovación que se elija para este tramo cerrado va a incidir de forma importante en su rendimiento futuro.

No olvidemos que en este caso debería primar más el concepto de rentabilidad social sobre el meramente económico, por la función estratégica que inequívocamente tiene la vía “Ruta de la Plata” al vertebrar y comunicar la parte más occidental de España.

Siempre que una línea de ferrocarril se cierra se fundamenta esencialmente la decisión en su falta de rentabilidad, pero no se analiza al mismo tiempo si el déficit es debido a que no se ofreció al usuario y al ciudadano en general un servicio, en este caso público, lo suficientemente moderno y de calidad como para haber ejercido sobre él atracción suficiente. ¿Cómo se puede pretender que una línea como la de la “Ruta de la

Plata” en la que no se efectuó inversión alguna en las últimas décadas de su existencia captase viajeros, si las vías y los trenes eran entonces ya obsoletos y la infraestructura tercermundista? ¿Qué sucedería si no se invirtiese como se viene haciendo continuamente en las carreteras y los autobuses fuesen los mismos de hace 25 ó 30 años, y por contra se invirtiese en modernizar continuamente nuestros ferrocarriles? No hay duda que la situación actual se invertiría, por eso no sean cínicos los que atribuyen a la falta de demanda la muerte de un ferrocarril, pregúntense antes si realmente ofrecieron el servicio que exige y se merece el usuario.

La clave estará en si la alternativa elegida permitirá ofrecer unos tiempos de viaje competitivos con los actuales servicios de autobuses interurbanos por carretera y en el futuro próximo por la autovía A-66 en construcción. Piénsese que los autobuses pierden mucho tiempo al entrar y salir de las estaciones de las poblaciones importantes de su recorrido, normalmente con circunvalación, y si ahora existen hasta un total de 28 servicios diarios ida y vuelta entre Zamora y Salamanca, ó 10/12 también diarios entre Béjar-Guijuelo y Salamanca, y otros más entre poblaciones importantes de la línea y las dos capitales principales Zamora y Salamanca, hay que ser optimistas y confiar en que una parte importante de este tráfico pueda ser captado por un ferrocarril debidamente modernizado.

Si se analizan las actuaciones programadas para la mejora de la red ferroviaria interior de Extremadura, algunas ya iniciadas, se evidencia una acertada planificación por parte de la Junta de Extremadura que le va a permitir integrar dicha red en la de alta Velocidad con Madrid (recuérdese que las renovaciones son con traviesa de hormigón polivalente para su transformación posterior en ancho UIC si fuera preciso) y poder crear así un servicio regional de alta prestación que incluya a las principales ciudades de la Comunidad Autónoma con comunicación entre sí o bien directa o indirectamente con Madrid (La red tiene forma de cruz con Mérida, capital autonómica, en el centro).

Compárese con el coste de las inversiones ferroviarias en Extremadura o de los 17 km de autovía entre Béjar y Aldeanueva y luego piensen si es o no económicamente viable la reapertura del tramo Astorga-Plasencia en cualquiera de las alternativas que se elijan. Sólo se precisa una voluntad política de cumplir la demanda social a este respecto, pues es obvio que la cuestión económica no es en absoluto determinante.

En cuestión de unos años casi las 2/3 partes del ferrocarril “Ruta de la Plata” habrán sido reconvertidas a la alta velocidad (Oviedo-León-Astorga, Plasencia-Cáceres-Mérida) u objeto de las referidas renovaciones que permitieran su integración en aquélla.

Por lo tanto, sería lamentable que por intereses o cuestiones políticas o por falta de una previsora planificación en materia ferroviaria, no se consiguiese un acuerdo para integrar también esos 330 km que quedan para completar una línea de altas prestaciones Norte-Sur, rompiéndose así el excesivo centralismo de la actual red ferroviaria nacional y de las principales LAV proyectadas o en construcción, siguiéndose el ejemplo de algunas autovías como la de Extremadura-Levante, con algunos tramos ya en construcción.

Las cifras que manejamos en este estudio son meramente orientativas, pero muy aproximadas al coste real de las obras a realizar, y con ellas se pretende dar una idea suficientemente clara de lo que es preciso invertir previamente para reabrir la línea.

4.3 DATOS ADICIONALES PARA LA REAPERTURA DE LA LÍNEA DE LA RUTA DE LA PLATA LLEVADA A CABO POR EL PROFESOR DON LUIS ALISTE HERNÁNDEZ .

La Asociación Ferroviaria de Zamora lo expresa de la siguiente forma por su fundamento en pro de la reapertura con la colaboración del profesor Don Luis Aliste Hernández:

Empieza haciendo una crítica de que todos los ferrocarriles tienen que pasar por Madrid, lo cual lleva un retraso considerable.

Podemos observar que todos los ferrocarriles que afluyen (Galicia, Asturias, Santander, País Vasco) habría intercomunicado todo el Norte con el Sur, entonces tendríamos no sólo la comunicación Gijón-Sevilla, sino que se habría conectado toda Galicia con Andalucía, o bien todo el País Vasco, y esto hubiera supuesto en relación a Madrid un ahorro en km. bastante considerable, por ejemplo:

Todos sabemos que todas esas comunicaciones nunca se hicieron, estas comunicaciones fueron siempre por Madrid, dando una vuelta grande y además con el grave problema que suponía el Paso de Despeñaperros que era un cuello de botella que muchas veces paralizaba los ferrocarriles de Galicia y no digamos si había algún que otro problema en ese lugar por el cual tuviera que cerrarse el tráfico. Todo esto nos lo cerraron, pero nunca se explotó como es debido. Nosotros reivindicamos la reapertura del tramo que está cerrado. *Este ferrocarril no está cerrado todo él , sólo estan cerrados 340 km. el resto del ferrocarril esta abierto.* Desde Monfragüe hasta Mérida forma parte del Ferrocarril Madrid-Lisboa. Y desde Monfragüe hasta Sevilla es un ferrocarril que lo esta manteniendo la Comunidad de Andalucía y de Extremadura. Estos kms no serían un gasto desproporcionado, tengamos en cuenta que transcurre por el llano, donde no hay dificultades orográficas, únicamente lo tendríamos en el puerto de Béjar, ahí sí, tenemos unos 20 kms que sería preciso horadar mediante un túnel; el resto va por el llano. Los ríos que tenemos son el Esla, el Duero y el Tormes. Son ríos que tienen sus correspondientes puentes que habría que fortalecer, por ejemplo el de Benavente o el de Zamora. El de Salamanca no hay problema con él porque es común hacia el de Portugal. El ferrocarril de Portugal y el de Vía de la Plata atraviesan el mismo puente.

Si además se hiciera un ramal de Benavente a Palanquinos de 50 kms se haría un ahorro de 50 kms desde Asturias. El querer centralizar todo el tráfico por Madrid no se acaba de entender. Hay quien alega que esto es una zona despoblada, sí de acuerdo; pero si vamos a la rentabilidad económica tendremos que estamos comunicando zonas muy pobladas con otras zonas muy pobladas (15.185.000 habitantes, el 40% de la población española).

Si por ser zona despoblada la aislamos más todavía seguramente se van a despoblar más y bien claro nos lo ha comentado Alfonso, cuando la Vía de la Plata perdió importancia, perdió riqueza toda esta zona; fue y ha sido una muralla perder la Vía de la Plata que junto con la frontera portuguesa nos aislo más .

El coste yo lo he valorado solamente para que funcione según datos que me han sido facilitados en unos 35.000/40.000 millones, si queremos que funcione a través de un Tren Velocidad Alta, las cifras se multiplicarían por 5, serían unos 200.000 millones.

Tengamos en cuenta que sólo con el túnel del Guadarrama, se están hablando de 150.000 millones, que es lo que costaría una Velocidad Alta desde Palanquinos hasta Monfragüe.

Si nos referimos a las provincias que se verían beneficiadas serían las siguientes Fuente del INE:

1 Asturias	1.065.000	13 Pontevedra	904.000
2 León	514.000	14 Orense	344.000
3 Zamora	196.000	15 Cantabria	527.000
4 Salamanca	354.000	16 Vizcaya	1.122.000
5 Cáceres	415.000	17 Guipuzcoa	663.000
6 Badajoz	663.000	18 Alava	278.000
7 Sevilla	1.682.000	19 Navarra	528.000
8 Cadiz	1.110.000	20 La Rioja	260.000
9 Huelva	449.000	21 Burgos	347.000
10 Malaga	1.205.000	22 Palencia	180.000
11 Córdoba	771.000	23 Valladolid	495.000
12 Coruña	1.103.000		
		Población Total 15.185.000	

Tabla 4.8 Fuente: Instituto Nacional de Estadística.

Sí se nos alega que en la actualidad hay unos autobuses que hacen ese recorrido de Norte a Sur y que no llevan demasiados viajeros habrá que tener en cuenta que un viaje en autobús desde Gijón a Sevilla son muchas horas para estar quieto en un sitio y probablemente la gente opte por otra opción. Un viaje que desde Asturias hasta Sevilla nos llevara en 8 horas creo que sería factible que la mayor parte de las personas que tengan que realizarlo utilizaran este medio de comunicación

Después no solamente vamos a tener en cuenta el aspecto de los viajeros sino también el de las mercancías. Estamos hablando de unas zonas con una economía bastante diferenciada, no es lo mismo la economía andaluza que la economía del País Vasco, por lo tanto el incremento comercial sería alto. Un camión puede transportar 30 Tm , un tren entre 1200-1400 Tm, si echamos la cuenta, un tren nos puede transportar el

equivalente a 40 camiones. Desde el punto de vista económico, la tonelada por km de ferrocarril se calcula en cinco o seis veces menor que por carretera siempre que tuviéramos un medio rápido de cambiar la mercancía, es decir, no cambiamos la mercancía del tráiler hacia el vagón sino que transportamos el tráiler entero.

¿Por qué no se potencia el ferrocarril?, yo creo que la razón es muy sencilla, el gran poder que ejercen las compañías petrolíferas y que no les interesa promocionar el ferrocarril porque se quedarían sin un consumo considerable, también porque eso da trabajo, tenemos gasolineras, camioneros y probablemente no interese por eso. Sin embargo, el ahorro para el país creo que sería bastante grande si potenciáramos el ferrocarril ya que saldría mucho más barata la mercancía, puede ser mucho más rápido.

Si nosotros tenemos velocidades de 200 km/h eso no lo puede alcanzar un camión por carretera, si hacemos un sistema de puerta a puerta porque hoy hay medios para hacerlo porque, el tráiler lo deja en origen en la plataforma y en destino la cabeza tractora del tráiler se vuelve a llevar, entonces no necesitamos como antiguamente descargando del vagón al camión y viceversa. Sencillamente es por los intereses creados y no les interesa que funcione el ferrocarril, pero el ferrocarril tengamos en cuenta que será un medio de transporte con mucho futuro, con estas velocidades que estamos hablando. Sirva de ejemplo lo siguiente, sí al Duero le quitamos el Esla y el Pisuerga, seguramente el Duero llevaría poca agua, eso ocurre exactamente igual con el ferrocarril, si tenemos un ferrocarril que no afluayan otros ferrocarriles, probablemente ese ferrocarril se hunda y eso nos puede pasar con el ferrocarril de Galicia, si no tiene continuidad con la Vía de la Plata tenemos perdida la opción de que se nos haga por aquí, la ganara León, entonces por León tendríamos la comunicación Galicia-Barcelona y además la Madrid-Galicia. Si nosotros conseguimos el ferrocarril Vía de la Plata, podemos decir que también tenemos el Andalucía-Galicia. Lo mismo nos pasaría si defendemos el Eje Atlántico, serían complementarios todos ellos y ganaríamos todos.

El profesor Luis Aliste ha elaborado un estudio sobre las infraestructuras ferroviarias en Zamora y las ventajas del trazado por la provincia en el caso de Galicia y del Eje Atlántico, pero sobre todo, hace una defensa de la Vía de la Plata como infraestructura de futuro. El profesor reivindica así la apertura de toda la línea de Sevilla a Gijón. El tramo de la línea que transcurre por Castilla y León (unos 200 kilómetros), fue cerrado el 1 de enero de 1985. En total, los kilómetros cerrados de la línea son 331,

la mayor parte de ellos «cruzando por terreno llano y sin cruzar cauces de agua que encarezcan su rehabilitación. Tan sólo los 20 kilómetros entre Navalmoral de Béjar y Baños de Montemayor, al cruzar el Sistema Central, encarecerían el presupuesto al ser preciso realizar un túnel», señala el estudio.



Figura 4.9 Profesor D. Luis Aliste Hernández.

(Zamora)

El profesor calcula que el coste de la rehabilitación de los 331 kilómetros hoy cerrados rondaría los 35.000 millones de pesetas «de los que la mitad se los llevaría el túnel de Béjar». Además, propone unir Benavente con la localidad leonesa de Palanquinos mediante un ramal de 50 kilómetros para reducir las distancias entre Asturias y Andalucía en 45 kilómetros, al dejar de ser preciso rodear por Astorga. «Con una media de 150 kilómetros hora, tendríamos a Gijón a seis horas de Sevilla y a 8 de Málaga, así como Bilbao a 8 de Cádiz y a 9 de Algeciras, mientras en la actualidad supone más del doble de tiempo», indica Luis Aliste.

Luis Aliste estima que uno de los defectos que tradicionalmente se han señalado al ferrocarril español, el esquema centralizado en Madrid, se ha agravado «al suprimirse las pocas líneas transversales existentes». Esta supresión afectó de forma particular a Castilla y León, con el cierre de un total de 825 kilómetros de vías férreas en general.

4.4. ESTUDIO DE APERTURA DEL TRAMO SALAMANCA-ZAMORA.

Existe otro estudio que prueba la evidencia de la reapertura del tren de la Ruta de la Plata en este caso se trata de un estudio hecho para la reapertura del tramo entre Salamanca y Zamora, en resumen este estudio dice que es necesario y eficiente abrir en concreto la línea Salamanca-Zamora con material proveniente del desmantelamiento de

otras líneas como puede ser la del levante español .El estudio determina que efectivamente es rentable ya que el tramo entre Zamora y Salamanca es un tramo con mucha demanda de viajeros al contrario de otros tramos de la vía que son más demandados para mercancías lo cual es también rentable pero no existe ningún estudio publicado al respecto como citado último estudio , pero el sentido común nos dice que igualmente sería rentable para el conjunto del trazado .

CONCLUSIONES

A continuación vamos a redactar las conclusiones que hemos obtenido de la realización del trabajo pudiendo así sacar en claro varias ideas:

- En primer lugar, podemos decir que el hecho del cierre de la línea es un hecho multicausal, es decir están implicados varios motivos dentro de un contexto económico (Fondo Monetario Internacional aconsejaba recortes en España y la imposición del I.V.A en los años 80 en España) y social en el estamento del poder que favoreció la clausura de ciertas líneas entre ellas Plasencia-Astorga.
- La línea era una línea eficiente y dejó de utilizarse por una cierta desinversión de las Administraciones Públicas en favor de la carretera. Da la impresión como si fuera ya una muerte prescrita ya que se manipularon horarios y se redujeron los recorridos de mercancías como se narra en la entrevista realizada a una representación de la Asociación Ferroviaria de Zamora la cual cuenta con documentos en los que se puede ver que la facturación de la línea se ve muy repercutida; por este hecho es constatable esta reducción del año 1985 al 1987 de 9.000.000 de pts a 3.000.000 de pts)
- La construcción de la Ruta de la Plata tal y como hoy la conocemos ha venido dada por una serie de modificaciones y prolongaciones, ya que lo que hoy se conoce como Ruta de la Plata solo conserva una parte de la Ruta de la Plata original si comparamos la vía romana con la actual A-66.
- El servicio de tren era muy demandado por los ciudadanos, que veían en el tren un síntoma de desarrollo de sus localidades tanto comercial como a nivel poblacional.

- Muchos pueblos como la Tabla se han dedicado por exclusiva al tren de la Ruta de la Plata hasta tal punto que dependía su existencia del mismo, este tipo de localidades desaparecieron a la par que el tren.
- En un principio no se concebía un tren único para toda la ruta por entero mas allá de Plasencia y Astorga sino que no fue hasta los años 60 cuando un tren de viajeros se dispuso a hacer el recorrido Gijón–Sevilla , cuyo trayecto según la hemeroteca del Correo de Zamora cuenta que fue muy exitoso llegando a reservar con varios días de antelación los billetes de viaje del tren .
- El tren ha estado en propiedad de varias compañías siendo incluso resacado por el Estado, esto es debido a que el tren siempre ha sido objeto de una inversión pobre excepto en sus inicios.
- El uso comercial de la Ruta ha sido más notorio que el de pasajeros a excepción de trayectos como puede ser Zamora-Salamanca, el cual además de ser beneficioso para mercancías lo es también para viajeros, aunque a lo largo de toda la línea férrea si es verdad que globalmente las dos modalidades de transporte tanto de viajeros como de mercancías resultaría muy beneficioso a la par que eficiente a juzgar por los datos emitidos por los estudios realizados.
- Existe una cierta pérdida de respeto hacia la Ruta debido a su carga histórica ya que nunca ha sido prioridad número uno para el Estado teniendo en cuenta la carga histórica de la línea y los beneficios que reportan no solo a las poblaciones limítrofes con la vía sino a todas sus cercanías y enlaces con otras poblaciones e incluso con otras vías, dando un abanico de posibilidades de comunicación que muy pocas vías pueden ofrecer.
- La Ruta de la Plata en tren es el principal eje vertebrador de España y ha supuesto de origen de la canalización masiva de muchas mercancías como puede ser la agropecuaria y la ganadera tan común en las tierras por las que atraviesa.
- La diversidad de mercancías transportadas queda patente a la hora de fijarse en el tren de la Ruta de la Plata, ya que además de las mercancías mencionadas también existía material siderúrgico procedente de Asturias, lo cual hace todavía más rica a la línea de la Ruta de la Plata.
- Otro dato a tener en cuenta es que solo una parte del tren de la Ruta de la Plata se mantiene cerrado ya que el resto lo ha asumido las diversas comunidades autónomas por las que atraviesa la línea.

- Existe una sostenibilidad tanto económica como medioambiental que solo es posible gracias al tren ya que la carretera resulta más costosa y con más impacto medioambiental a la hora de transporte.
- La construcción de los silos alrededor de la línea dan testimonio del auge mercantil que la línea tenía, muchos de estos con la desaparición de la misma han desaparecido relegados al olvido y con ello cualquier posibilidad de desarrollo en materia de distribución agropecuaria.
- La industria de la remolacha también se vió muy repercutida como podemos ver en La Bañeza, Benavente, Salamanca, ya que contaban con diversas entradas directas de mercancías a sus factorías. En la actualidad esa ventaja competitiva ya no está al alcance en dichos lugares.
- La existencia en la actualidad de un tráfico de mercancías en España por línea férrea que ronda el 4% muy inferior a países rescatados como puede ser Grecia aunque también Turquía es superior a nuestro país en cuanto a transportes de mercancías vía férrea, llama la atención que países en condiciones económicas inferiores a España tengan un desarrollo de mercancías por línea férrea superior a España. Esto hace pensar en la gestión que se lleva en España en esta materia , ya que en España en vez de potenciarse las líneas convencionales que vertebran la península ayudando con ello a que no se formen en Madrid cuellos de botella , aquí se está tendiendo a apostar por la Línea de Alta Velocidad centrada en Madrid, la cual no resulta muy rentable en cuanto a nivel poblacional de nuestro país (excepto entre núcleos urbanos con alto volumen de negocio y población como Madrid y Barcelona). La Línea de Alta Velocidad tampoco favorece el transporte de mercancías ya que por sus vías no pueden circular vagones con gran tonelaje ya que machacarían la vía, esto hace que apostar por la Línea de Alta Velocidad en un contexto en el que la creación de valor viene dada por el transporte de mercancías a menor coste, no resulte beneficiosa la Línea de Alta Velocidad en España .
- Los costes de mantenimiento de la Línea de Alta Velocidad muy superiores a los de una red convencional.
- Existe un movimiento social a favor de la reapertura de la Ruta de la Plata; tal es así que varias Asociaciones entre ellas la zamorana siguen luchando por su apertura a pesar del paso del tiempo consiguiendo con ello que no se quede la

línea en el olvido ya que el fin último y el sentir general de la sociedad es la reapertura tarde o temprano por las necesidades comerciales existentes en los diferentes territorios por los que atraviesa.

- Da la impresión en el desarrollo del trabajo que a través de la desinversión se pretendía llegar a unos datos objetivos que justificasen el cierre del tren de La Ruta de la Plata.

BIBLIOGRAFÍA

Asociación ferroviaria de Zamora 2000-2010 Fondo de Archivo, Zamora

Asociación Ruta de la Plata. Gijón

Boletín Oficial del Estado (05/04/ 1984 -26/06/ 2000)

Cebrian, A. 1907 Memoria Materiales Ruta de la Plata año . Deposito General

Consejería de Turismo de Extremadura 1995, Documentación Turística de Plasencia. Madrid Plaza & Janés , Tomo III

Correo de Zamora, (27/11/1969 -24/ 04/2012)

Dirección general de obras públicas , 1885

Estudio histórico – contable a través de MZA (1856-1874), Documentacion para conferencia

FLORES LENTISCO, David 2005. *Cuando el hierro se hace camino. Madrid Alianza editorial S.A*

Revista Ilustrada de Vías férreas,1893-1899

Gaceta de Madrid 25/05/1882 -29/06/1903

Gaceta de los Caminos de Hierro ,1856-1934.

Gonzalez Usia M. ABC , 26 de Noviembre 1969.

Grupo de Vapor Zamora.

La opinión de Zamora 2008-2013

María Zarzalejos Nieto ,201,'La Ruta de la Plata, Madrid , Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino

Memoria del Madrid a Cáceres y Portugal”, Gaceta de los Caminos de Hierro,1910, 1912, 1914, 1916, 1918, 1922, 1923,1924, 1928, 1929.

Ministerio de Fomento 1996. Circulares varias.

Ministerio de infraestructuras

Museo del Ferrocarril, Madrid.

PASTOR GONZÁLEZ , José A 2008 la via de la plata ,Madrid desnivel

Pintado Quintana P, . Madrid , editorial Abuaf

Renfe , Deposito General Madrid.

Revista Minera, 1893- 1907.

Revista de Obras Públicas 1896.

*Santos Cabalgante, Beatriz , Esther Fidalgo Cerviño , Mónica Santos Cebrian 2012
“Construcción de la infraestructura en España a través de la contabilidad .*

RECURSOS ELECTRÓNICOS.

- <http://www.aesil.es> (de esta página web se han recogido varias opiniones , las cuales quedan reflejas en el trabajo)
- <http://www.afzamorana.es> (gracias a la hemeroteca existente se han tenido acceso a gran documentación para dar solidez al trabajo)
- <http://www.verdegaia.org> (las imágenes existentes para la ilustración del trabajo se han recogido de esta fuente)
- <http://www.adbayse.com>(gran fuente de datos de noticias)
- <http://www.laopiniondezamora.es> (gracias a esta fuente existe un registro de hemeroteca mas reciente con la que hemos podido saber más hacer de que está sucediendo en ahora mismo en la ruta de la plata)
- <http://www.spanishrailway.com> (de esta web hemos podido saber el movimiento de las diferentes compañías y su propiedad sobre la ruta de la plata , empezando por su concesión)

- https://www.youtube.com/watch?feature=player_embedded&v=ZobhfZJetY8
(video de tren de la ruta de la plata con mercancías saliendo desde salamanca)
- <http://www.spaintrainzrutas.com> (de aquí sabemos que consecuencias trajo para cada una de las poblaciones el cierre de la línea)
- <http://www.nodo50.org>
- <http://www.docutren.com> de aquí se ha obtenido diferentes documentos históricos recomendados por la Asociación Ferroviaria de Zamora
- https://www.fega.es/PwfGcp/imagenes/es/CASTILLA_Y_LEON_tcm5-32102.pdf

ANEXO

Gran central español

El desplome de los tráficos de fosfatos agotados en las minas de “La Fraternidad” cercana a Cáceres cuya propiedad ostentaba el político Segismundo Moret, con tráficos que contribuían al rendimiento del Ferrocarril del Tajo y consecuentemente al “Cáceres a Malpartida de Plasencia y a la Frontera de Portugal”. Llevó al Belga Eduardo Otlet a proponer a los accionistas del MCP la prolongación de la línea de Soria.

Unidos en Francia Ivo Bosch y el Crédit Mobilier propusieron la creación de la sociedad “Gran Central Español”, llevada a cabo el 3 de enero de 1891, patrocinada por Eduardo Moret, Luis Silvela, Eduardo Otlet, Lobo y el Marqués de Guadalmina, junto con Wenceslao Martínez Aquerreta en representación del Crédit Mobilier Français, avalados por Sagasta, incorporando la gestión de la Compañía Real Portuguesa. Que la llevó a la suspensión de pagos.

Compañía de Madrid Cáceres Portugal y oeste de España

La Compañía de los ferrocarriles de Madrid a Cáceres y Portugal (MCP) fue una compañía ferroviaria que destacó principalmente por poseer el ferrocarril de Madrid a Portugal. En sí no era el único ferrocarril, ya que además poseía el ferrocarril de Astorga a Malpartida de Plasencia. A pesar de contar con esta línea de gran importancia y poseer la Estación de Delicias de Madrid, la compañía nunca fue rentable y siempre sufría importantes déficits (*GCH, 16.12.1908*). La situación llegó al extremo en que la

mala situación económica impedía el mantenimiento del equipo y las infraestructuras, por lo que acabó siendo incautada por el Estado en 1927 y siendo integrada a posteriori en la Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste.

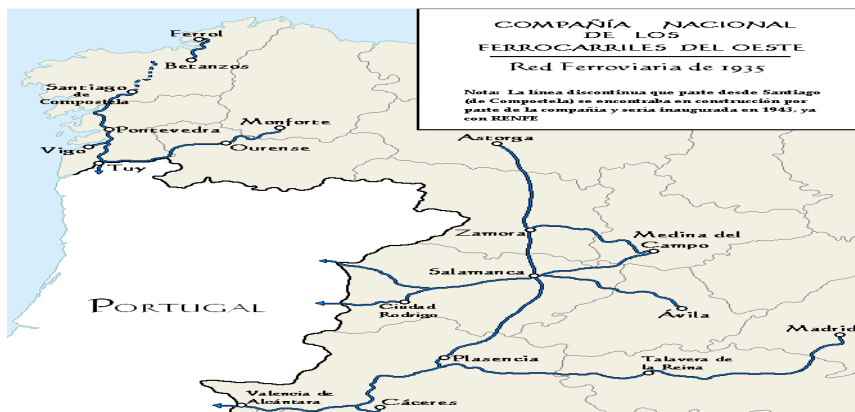


Figura:A.1 acción de 500 pesetas emitidas por MCP , fuente : Wais, Francisco (1974) . *Historia de los Ferrocarriles Españoles*. Madrid: Editorial Española.

Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste de España

Fue una empresa ferroviaria española constituida en 1928 cuya creación vino motivada para aglutinar distintas líneas ferroviarias que, tras la quiebra de sus anteriores dueños, habían quedado bajo control del estado.

La compañía nace en el contexto de crisis que atravesó el ferrocarril español durante la década de 1920. Siguiendo los principios del Estatuto Ferroviario de 1924, el Estado decretó la creación de esta compañía, en parte para ir al rescate de ferrocarriles del Oeste de España que atravesaban por una grave situación económica y en parte para aglutinar otras líneas ferroviarias controladas por el estado. Su existencia fue corta, dado que tras la Guerra Civil Española fue integrada en la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (RENFE) en 1941.



Pedro Pintado Quintana

Figura : A.2 fuente: dibujo

Entrevista de elaboración propia a miembro destacado en la Asociación Ferroviaria de Zamora

Pregunta: ¿Por qué cree que es necesaria la reapertura de la Ruta de la Plata?

Respuesta de la Asociación Ferroviaria de Zamora : la Ruta de la Plata como camino natural , como eje vertebrador desde el norte , toda la cornisa cantábrica , no solamente estamos hablando de Gijón es decir no solo de la Comunidad de Asturias , También hablamos de Galicia , hablamos incluso hasta del País Vasco , Cantabria y país vasco y hacia el sur es el camino más lógico que hay para sobretodo para el movimiento de mercancías porque en su momento la ruta de la plata se concibió para eso , es decir para la trashumancia para facilitar los movimientos de ganado que existía en aquel momento y estaba fundamentalmente pensada desde sus orígenes para el movimiento de mercancías más que para viajeros es un dato muy a tener en cuenta para entender esta vía .

En lo referente al movimiento de viajeros la líneas de autobuses desde que se cerró la Ruta de la Plata no han hecho más que incrementar y mueven cantidad de viajeros al año (no especifica cifras) y ahora mismo la única alternativa es la carretera y más concretamente el tramo entre Zamora y salamanca es notorio el tráfico de viajeros que existe por tanto ¿Es necesaria hoy en día? , pues si fue necesaria desde el momento en que se cerró porque estaba mal planteada en cuanto a horarios y en cuanto a intereses pero si nos ceñimos a los hecho es que estaba mal plateado en cuanto horarios mal mantenida no era competitiva no era ni muchos menos una opción de y transporte era vergonzoso que se demandara a los usuarios dinero por un medio de transporte en tan malas condiciones tan obsoleto salvo los trenes que hacía la ruta Gijón Sevilla que era material de primera el resto de servicios funcionaba con material obsoleto no podía prestar un servicio de calidad para los viajeros la prueba la tenemos ahí con los accidentes que hubo con el mal estado de las infraestructuras , las instalaciones y después de casi 30 años hablar de la ruta de la plata parece que se hace raro parece una cosa de muy del pasado pero es necesaria y sigue siendo necesaria su reapertura por todos estos motivos , sobre todo por mercancías .

Cada puerto está especializado en un tipo de mercancías, y existía una interoperabilidad entre los puertos es decir lo que se tenga que llevar desde el puerto de Gijón o cualquiera de la cornisa cantábrica o del atlántico hacia el sur (Algeciras) es decir todos esos puertos incluso el puerto de Sevilla pues el camino más lógico es de la ruta de la plata y hacerlo por ferrocarril no por carretera.

Pregunta: ¿Por qué cree que es mejor la red convencional que la red AVE por la ruta de la plata?

Respuesta : El ave es un ferrocarril diferente , yo muchas veces bromeo diciendo que el AVE no es un ferrocarril .

Pero se trata de que la superestructura de la ruta de la plata ya no está preparada para la puesta en marcha por lo que , entonces como hay que hacer algo nuevo , pues venga vamos ha hacerlo ya poniendo la alta velocidad (pensamiento generalizado que el entrevistado opina que existe ahora) esto es erróneo por que el concepto de la alta velocidad es un concepto que debe aplicarse a mi entender exclusivamente cuando haga falta , es decir , ¿Qué necesidad hay entre las localidades que conectan la ruta de la plata estén unidas por alta velocidad? Si nos lo que nos interesa es que las localidades intermedias como puede ser Béjar , Plasencia , Benavente , pueden tener un desarrollo logístico para dar servicio al ciudadano , y para esto el proyecto que mejor encaja es la red convencional , sin embargo la alta velocidad conecta puntos muy lejanos a unas velocidades muy interesantes pero luego aísla completamente las zonas de paso , es decir , las ciudades que están alejadas las acerca y lo que están en sus zonas limítrofes (por decirlo de alguna forma) los aleja no? Es un ferrocarril que debe de ser aplicado con cierto criterio por ejemplo para decir: Mira necesitamos este modelo de ferrocarril y su distancia lo requiera y en España las líneas de ave mas justificadas son Madrid valencia y Madrid Barcelona ya que están si cumplen los requisitos de núcleos urbanos importantes.

El ave aplicado a la ruta de la plata estamos cerrando la posibilidad a cualquier modelo de transporte de mercancías, que sería uno de los principales incentivos para que esta línea fuese rentable y diese servicio que es lo que se espera de una línea , y un modelo de ave para la ruta de la plata no va a ser rentable .

Todo esto viene a que la ruta de ave tiene unos costes de mantenimiento y también hace imposible el tránsito de mercancías por sus vías debido que el gran tonelaje transportado por ellas machacaría las vías.

Pregunta: ¿sabe qué poblaciones han visto mermado su comercio como consecuencia del cierre del tren de la Ruta de la Plata?

Respuesta: no sabría decirte porque no dispongo de datos concretos ahora mismo , pero si es verdad que esto coincidió en unos años con una crisis tremenda en España en la cual había mucho paro y muchas industrias abocadas al cierre por las falta de recursos y lógicamente eso contribuyo a que la ruta de la plata se viera perjudicada , la pequeña y mediana empresa se vio perjudicada porque al no poder disponer de ese medio de transporte .

Las grandes industrias sobrevivieron al cierre por lo que no se vieron muy afectadas pero sobretodo la pequeña y mediana empresa se vio tremendamente perjudicada sobretodo a mediados de los años 90 que es cuando e produce el cierre de la línea para mercancías y finales de los años 80 modifica su gestión debido a los servicios que disponía y los recursos con los que contaba , por todo eso , RENFE tampoco cumplía con los servicios pactados con sus clientes , es decir no cumplía con los tiempos sobre este respecto.

Sobre los años 80 fue cuando se empezó a aplicar el I.V.A por lo que esto mermaría aun más el comercio de la zona por la que transcurre la ruta de la plata.

En conclusión te puedo decir que el cierre del tren de la ruta de la plata primero en viajeros y luego en forma de tren de mercancías, repercutió de una forma muy importante para toda la zona .

Cuarta pregunta: si tuviera que volver a abrir algún tramo clausurado de la ruta de la plata¿ cual considera usted que es el más propicio para ello?

En primer lugar Zamora salamanca y luego el resto sería todo e realmente ahora mismo , ahora mismo los 340 kms cerrado , 60 de ellos serian fundamentales como salamanca Zamora , y eso es lo que fundamentalmente funcionaria para viajeros y para mercancías sería muy importante la continuidad que este tramos da para otras opciones , por ejemplo las mercancías llegadas desde Galicia serian más eficiente que fueran por

Galicia –zamora-salamanca-Avila –Madrid en lugar del recorrido que hacen ahora que es Galicia-zamora-Medina de Campo –Segovia –Madrid , ese primer tramo es más eficiente para cualquier mecánica que venga desde Galicia hasta Madrid y ahí tendríamos un paso directo en los cuales se ahorrarían kms por la opción de Salamanca.

Ocurre algo muy parecido hacia el norte, es decir , si estuviera la Ruta de la Plata abierta entre Zamora y León lo que subiese hacia los puertos sería un ahorro de kms sin tener que pasar por Madrid .

Lo ideal sería abrir los 340 kms ya que es un eje vertebrados esencial para España, ya que además puede funcionar como nexo entre muchas capitales y localidades tanto a la hora de comercializar como a la hora de transporte de viajeros .

El cierre de la ruta de la plata coincidió con otros que para el comercio de España eran muy importante como el de este a oeste (Valladolid –Ariza) o la línea de la cornisa cantábrica (Santander-Mediterráneo) , estas tres rutas fueron las más importantes que se cerraron en los años ochenta y que corrieron la misma suerte las tres ejes vertebrados a la vez.

Pregunta: ¿Por qué puede venir provocada esa desinversión de los años 80?

Respuesta: Se refiere básicamente el estado de la línea y la infraestructuras era básicamente lo que no se conservaba, y lógicamente si había una línea que estaba mal conservada Renfe no va a poner material nuevo .

Concretamente el mismo año que se decide el cierre de la Ruta de la Plata se tenía en fabricación material móvil y material de estación de Renfe , también tenía fabricación y compra de coches de viajeros modernos en buenas condiciones incluso locomotoras , y claro , en las condiciones que estaba la línea ,lógicamente Renfe pondrá el material que peor tiene , eso es indudable . Sucedió con la Ruta de la Plata y sucedió también con las demás líneas (valladolid-Ariza) .

La vía llevaba 4 o 5 años sin brigadas de obreros trabajando sobre la línea y esto es fácilmente consultable en el correo de Zamora en el que aparecen ciudadanos en los años 80 dando sus opiniones sobre la línea férrea , en el cual se describe que personas allegadas a la línea férrea ya no ven trabajadores sobre las misma .En estos casos lo que hacían eran poner limitaciones de velocidad , es decir , un tramo estaba mal pues lo que

se hacía era reducir la velocidad del convoy para preservar la seguridad , reduciendo así la competitividad de la línea . ¿Quién toma esas decisiones? Pues ahí habría que revolver mucho y tirar del hilo, lo cual sería comprometido, todo lleva como a una prescripción por parte de alguien, al cual no le interesaba que la línea de la ruta de la plata no estuviera abierta, esto es , que había intereses que es el fondo de todo esto y esto es lo que refleja la hemeroteca que es una fuente de información muy valiosa . [...] Existe documentación muy comprometida de cómo por ejemplo la mercancía desde Astorga hasta Zamora se ordenó que solo llegara hasta Benavente, lo cual resultó nefasto para la línea.

Una carta que redactó el responsable de la estación ferroviaria de Benavente, decía que varios horarios de mercancías no se cumplían y no llegaba la mercancía a tiempo en el sitio deseado en este caso Benavente, lo cual existía un incumplimiento por parte de la compañía encargada de la línea, lo cual llevó a que dicha línea perdiera mucha competitividad, y los clientes prefirieran otros medios alternativos como puede ser el transporte por carretera. Esta carta tuvo lugar en el año 1988 que es cuando se reduce el recorrido de mercancías en vez de Astorga-Zamora , pasa a ser Zamora-Benavente .En esa carta se ve que con el cambio producido en el año 1988 ninguno de los trenes de mercancías estaba respetando el horario programado por lo que los clientes se están quejando continuamente .

En 1987 la recaudación del servicio de mercancías que ofrecía Renfe del tramo Salamanca-Astorga era de 9.649.000 pts y en el mismo periodo de 1988 era de 3.900.000pts en cosa de un año se cargaron alrededor de 5.000.000 pts de facturación por la modificación del trayecto de Astorga-Zamora supliéndolo por Astorga-Benavente.

En un principio se modificó el horario atendiendo a una disminución de costes, pero esto no sucede así debido a que el nuevo itinerario que se plantea (Astorga-Benavente) da un mal servicio a sus clientes que genera unos gastos muchos mayores de los que realmente tenía (esta es una de razones que contiene la carta que obra en poder del activista pro-apertura tren de la ruta de la plata).

Esto es un ejemplo de cómo funcionaba por aquel entonces la ruta de plata, se pretendía una política de no facilitar al cliente los portes que demandaban.

Hubo muchos movimientos en pro de la reapertura, hay que tener en cuenta que en aquel entonces el parque móvil era inferior respecto de ahora entonces eso conllevó a unas protestas generalizadas a favor de la reapertura porque para muchos ciudadanos era la única alternativa porque no todo el mundo disponía de un coche privativo.

Pregunta: ¿Qué tráfico de mercancías existía por aquel entonces en la ruta de plata?

Respuesta: En Zamora sobretodo se movía tren de cereal y en temporada se hacía a diario había trenes de ganado, había trenes siderúrgicos que iban hacia Jerez de los Caballeros en la provincia de Badajoz a una fabrica que se llamaba industrias Gallardo , había muchísimos trenes que llevaban laminas de acero desde Asturias hasta jerez de los caballeros , fundamentalmente las mercancías eran de este tipo y ganado fundamentalmente , sin dejar de lado por ejemplo mercancías de todo tipo como por ejemplo un cliente que necesite el transporte de muebles mediante la contratación de vagón completo o también otras opciones como el pack exprés .

Pregunta: ¿qué silos y en que poblaciones se han visto afectados por el cierre de la línea?

Respuesta: La repercusión, en su momento tuvo gran impacto porque todos estaban en pleno rendimiento por lo general , en Barcial del barco es el silo más grande o uno de los más grandes de la ruta de la plata tanto en altura como en capacidad , y que cierran eso , conlleva una reducción de personal que repercute mucho , tanto trabajo directos como indirectos.

Sobre todo en aquel entonces el cierre de la línea corresponde a recomendaciones del banco mundial que aconsejaba cerrar las líneas deficitarias.

Pregunta: ¿podría comprar esa inversión con los demás recorridos de España?

Respuesta: a la vista de las circunstancias desde luego en otras líneas si que se invertía más o menos pero se invertía y ahí (refiriéndose a la ruta de la plata) la falta de inversión es lo que llevo a que esto acabara como acabó (refiriéndose al cierre de la ruta de la plata) aun así es de alguna forma admirable lo que se prolongó sin mantenimiento y casi echada a perder y dando servicio a mercancías .

Pregunta :¿económicamente ve viable la reapertura de la ruta de la plata?

Respuesta: Si, por supuesto

Pregunta: ¿existen estudios que así lo demuestren?

Respuesta: Son múltiples los estudios que se han hecho sobre la viabilidad de la ruta de la plata como por ejemplo la consultora Ineco ,

Algunos estudios demuestran que el cote de la reapertura sería perfectamente asumibles, debido a que la orografía del tramo cerrado no es muy compleja a excepción del tramo de Béjar que sería el más costoso .

Varios estudios demuestran que la construcción de un km de vía convencional cuesta alrededor de 4.000.000 de € mientras que el de la alta velocidad en llano cuesta más 10.000.000 u 11.000.000 € mientras que si por ejemplo vamos al puerto de pajares la construcción allí de la alta velocidad costaría alrededor de 40.000.000€ .

Hay que tener en cuenta que en el caso del AVE solo se puede mover viajeros mientras que una red convencional se puede mover las dos cosas viajeros y mercancías a unas velocidades muy competitivas como puede ser los 200km/h.

Todo lo anterior hace pensar que la línea es totalmente rentable.

Pregunta: ¿Cuál es el futuro del tren de la ruta de la plata?

Respuesta: A mi juicio es que algún día esto tiene que salir adelante. Creo que algún día alguien tomara conciencia de todo. Estoy convencido algún día se abrirá

Pregunta: ¿con la crisis actual ve usted factible la reapertura?

Respuesta: Si , cada tren tiene su lugar

Pregunta: ¿al cierre de la ruta de la plata que tramos han seguido siendo utilizados?

Respuesta: Hasta el año 1994 La Bañeza se utilizo con fines militares que puedo documentar , entre Guijuelo y Salamanca hubo un movimiento de trenes que transportaban piedra utilizada por el tren hasta el año 1996 . Hasta el 2000 la planta de gas de Vandunciel produciendo así un recorrido entre Salamanca y Vandunciel , y en 2000 fue el último tren que circulo , pero oficialmente hasta ahora está abierto (no significa q'ue este en servicio) lo mismo pasa con la Bañeza-Astorga. La gota que

colmó el vaso para el cierre de la línea fue el descarrilo de un tren en el túnel de Béjar , siendo este el último tren de recorrido entre Plasencia Astorga .

Pregunta: ¿Cree que la liberalización del transporte de ferrocarril ayudara a la recepción de capital extranjero interesado en volver a explotar ferroviariamente la ruta de la plata?

Respuesta: La liberalización del transporte va a tener porque de hecho lo ha tenido en el transporte de mercancías, es decir, es importante que haya un mercado libre para el transporte de mercancías, lo que pasa que en el caso de la ruta de la plata no existe ahora mismo una infraestructura en condiciones para que un inversor extranjero apueste por ella , siendo la vía rentable .

Pregunta ¿Cuántas toneladas es capaz de llevar un tren por la ruta de la plata y que supondría esto económicamente?

Respuesta: Pues los trenes metalúrgicos que venían de Gijón podrían llevar entre 1000 y 1500 toneladas estamos hablando de 60 camiones, lo cual es muy significativo a nivel de sostenibilidad y eficiencia energética porque ¿es mejor tener un solo tren por la vía o 60 camiones circulando por las carreteras? .

En la actualidad solo encontramos ``problema`` en la zona de Hervás y Béjar debido a que es una cuesta pero con trenes de doble tracción eso se solucionaría .

Pregunta: ¿ve a europa interesada en la ruta de la plata?

Respuesta: Si cuando se fijaron en los corredores de España.

Pregunta: en cuanto a la creación de puestos de trabajo en la ruta de la plata ¿Qué me puede decir al respecto?

Respuesta: Con el cierre de la línea hubo muchos despidos incentivados lo que provoco que el personal desapareciera .

Pregunta: ¿cree que con la reapertura de la línea la zona del oeste o zona de la ruta de la plata el comercio aumentaría? ¿ se seguiría comerciando con las mismas mercancías que antaño?

Respuesta: Sin duda, sería un poco lo que puedes encontrar en otra línea el ganado ya no tener tanto auge ya que ya no se transporta por ferrocarril desde los años 80.

Pregunta ¿Qué datos económicos daría para la reapertura de la ruta de la plata?

Respuesta: Estudio de empresas a lo largo del trazado , análisis de mercancías su ubicación etc...

A parte de otros estudios de transporte de viajeros como el existente entre Zamora y Salamanca.

